



# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 23 N. 2 - 1992

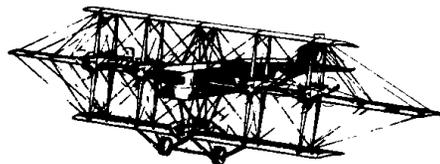
---



International Plastic Modellers' Society  
Sezione italiana - Italian branch

**N**ella nostra continua ricerca al risparmio e dato che i costi di stampa in Italia aumentano ogni anno mediamente del 20 - 30% non rimaneva che rivolgersi all'estero. Abbiamo ottenuto la collaborazione e sponsorizzazione della rivista tedesca FLUGZEUG, che già stampa il magazine della branca IPMS-GERMANY. FLUGZEUG ci ha fatto un'offerta interessante, con prezzo inferiore a tutti quelli riscontrati dai preventivi di tipografie nazionali, chiedendoci in cambio una pagina in cui inserire comunicazioni periodiche sulle proprie edizioni nel retro di copertina. Non ci rimane ora che attendere per vedere se i tempi di stampa, spedizione ed i costi, a consegna effettuata, soddisferanno le nostre aspettative. In un momento nel quale il modellismo sta entusiasmando un sempre maggior numero di appassionati e le nostre iscrizioni finalmente hanno superato la quota 400 (al momento in cui scrivo siamo giunti a 450 soci) sollecito una maggior collaborazione nel fornire articoli al Notiziario, in particolare di carattere aeronautico. Riceviamo molte sollecitazioni su questo argomento ma gli autori si contano sulle punte delle dita di una mano.....

**Giorgio Pini**



**WW1 AERO (1900-1919) and SKYWAYS (1920-1940)**

For the restorer, builder, & serious modeller of early aircraft

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings and data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications
- historical research
- workshop notes
- information on paint/color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- your wants and disposals

1 year subscription \$25 Overseas \$30 Sample issues \$4 each

Published by: **WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.**  
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601 USA (914) 473-3679

**INDICE:**

Albatros D V . . . . .	A. Casirati . . . . .	Pag. 1
Imballaggi . . . . .	M. Pieri . . . . .	Pag. 11
Il Modellismo... . . . .		Pag. 14
Mortaio Skoda 305/08 . . . . .	A. Lunetto . . . . .	Pag. 17
Ami Starfighters . . . . .	R. Zambon . . . . .	Pag. 21
Rk . . . . .	F. Arletti . . . . .	Pag. 26
Precisazioni... . . . .	Catellani/Pignato . . . . .	Pag. 28

» Stampa FLUGZEUG Publikations GmbH, Illertissen «

**In Copertina:**

Per perpetuare ulteriormente la tradizione che vuole le foto di copertina completamente avulse dal contenuto del Notiziario, pubblichiamo questa bellissima immagine di un Caproni Ca.313G con insegne tedesche.

(foto Schliephake via Pini)

**Elenco Arretrati disponibili de "Il Notiziario IPMS":**

- 1986 No. 2-3-4
- 1987 No. 1-2-3/4
- 1988 No. 1-2-3/4
- 1989 No. 1-2-3/4
- 1990 No. 1-2-3/4
- 1991 No. 1-2-3/4
- 1992 No 1-2.

Il costo di ogni copia arretrata è di lire 6.000.

**RINGRAZIAMENTI:**

Ringraziamo gli amici Marco e Gian Luca Varone per aver gentilmente messo a disposizione la stampante laser utilizzata per la realizzazione delle matrici di questo "Notiziario".

**In Redazione:**

*Giorgio Pini*  
*Carlo R. Pecchi*  
*Marco Mai*  
**Elaborazione dei testi**  
**Impaginazione:**  
*Marco Mai*

Pubblicazione Ufficiale della IPMS - ITALY per i propri iscritti. Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

-All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:  
**Giorgio Pini**

Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 681 del 10/11/1985.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle dell'IPMS-ITALY.

IPMS - ITALY  
Casella Postale 36  
P.O. Box 36  
41010 Fossoli  
Modena - Italy

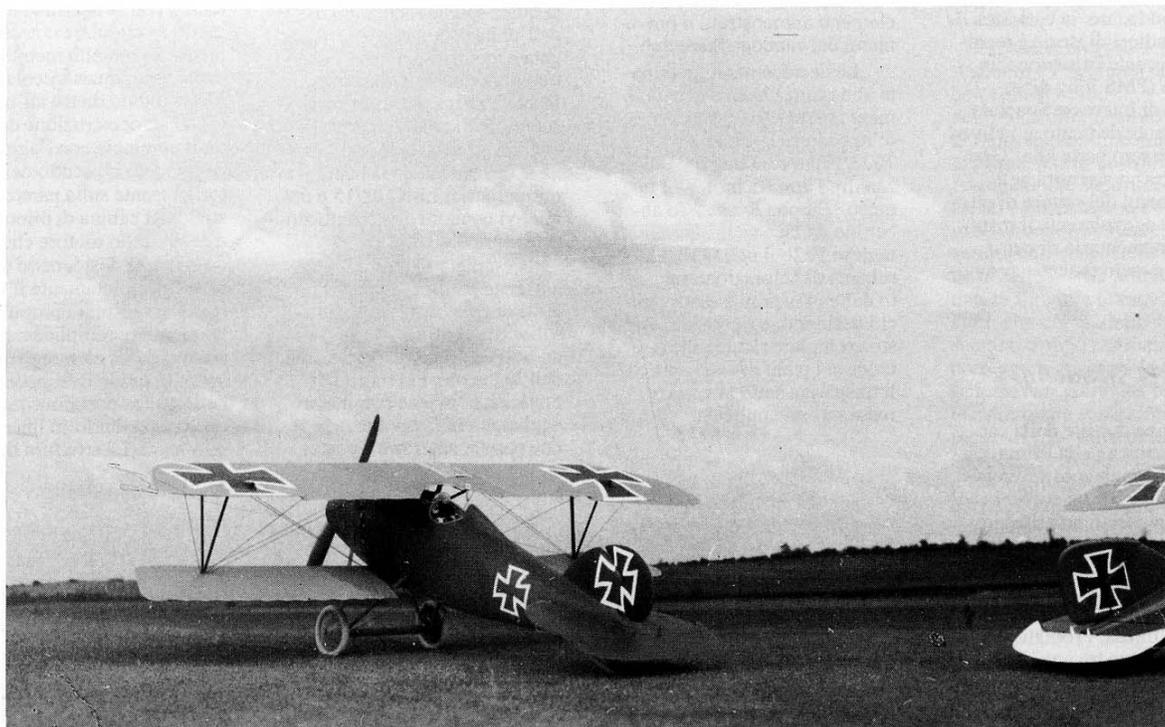
Quote sociali per l'anno 1992:  
Soci Junior:.....Lit. 15.000 (fino a 18 anni)  
Soci Senior:.....Lit.30.000 (oltre i 18 anni)  
Socio Sostenitore  
quota minima.....Lit. 50.000

1992 Membership Dues:  
Europe .....Italian Lire 50.000  
Overseas.....US \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:  
Payment by bank draft or IMO to:

Giorgio Pini  
Casella Postale 36  
P.O. BOX 36  
41010 Fossoli - Modena  
Italy

# Albatros DV



*Alberto Casirati*  
*Bergamo*

**L**e moderne tendenze giornalistiche in campo modellistico, tendono a privilegiare l'aspetto riproduttivo, proponendo dei testi volti soprattutto alla descrizione di particolari tecniche o accorgimenti, lasciando alle monografie ed ai testi specializzati il compito di ragguagliare l'appassionato sugli aspetti storico-tecnici legati al soggetto riprodotto. Proprio per soddisfare le esigenze di chi desidera arricchire il suo bagaglio tecnico, pur senza ritenere di trovarsi nella posizione di poter insegnare alcunché a checchessia, lo scrivente ha pensato di dare al presente articolo un taglio diverso da quello che ha finora caratterizzato i suoi sforzi; si è cioè preferito sfruttare l'esiguo spazio disponibile per descrivere in modo ragionevolmente particolareggiato la costruzione del modello, indicando peraltro nella bibliografia alcune fonti in grado di soddisfare la curiosità degli studiosi di storia e tecnica. La recente istituzione, in seno all'IPMS Italy di un Gruppo di Interesse Speciale interamente dedicato ai velivoli che presero parte alla "Grande Guerra" consentirà agli appassionati del settore di ottenere più agevolmente il materiale documentario di cui fossero eventualmente sprovvisti.

## Il Modello

Fu la spina dorsale della caccia germanica nella Prima Guerra Mondiale, il velivolo con il quale per un soffio i cacciatori imperiali non riuscirono nell'impresa di annientare il pur valoroso Royal Flying Corps britannico, e con esso, buona parte della potenza aerea dell'Intesa. Prodotto nell'arco di circa tre anni in un numero di esemplari maggiore di qualsiasi altro monoposto tedesco di quell'epoca, amato da alcuni ed odiato da altri, il monoposto Albatros D equipaggiò nelle sue varie versioni quasi tutte le unità da caccia

*A lato: bella immagine di un Albatros D V operativo. Si notino le carenature alle squadrette degli alettoni, lo specchietto retrovisore fissato al centro dell'ala superiore ed il marchio di fabbrica sul timone di direzione (Bill Evans)*

della Germania e continuò a combattere strenuamente anche quando nuovi aerei da combattimento alleati, più robusti e veloci, fecero la loro apparizione in massa sul fronte occidentale.

Il soggetto di cui vogliamo occuparci in questa sede è uno dei velivoli pilotati da uno dei più conosciuti assi tedeschi dell'epoca: Eduard Ritter von Schleich, che sopravvisse alla guerra dopo aver abbattuto 35 aerei alleati.

Il kit della ditta inglese AIRFIX, al momento l'unico modello disponibile nella piccola scala, risale agli anni '50, ma costituisce una buona base per la costruzione di una replica piuttosto fedele del soggetto originale. Il difetto maggiore riguarda la fusoliera, che si presenta troppo profonda e leggermente corta. Le ali sono abbastanza sottili, ma vanno adeguatamente rifinite e corrette alle estremità, come i piani di coda. I piccoli particolari, quali elica, ogiva, ruote ed armi, vanno sostituiti con elementi autocostituiti o provenienti dal catalogo Aeroclub.

Le decalcomanie, stampate abbastanza bene e generalmente in registro, permettono di riprodurre l'Albatros D V 1033/17, ai comandi del quale Manfred von Richtofen, il famoso "Barone Rosso", fu abbattuto da un caccia biposto inglese Fe2b il 6/7/1917. Lo schema di colorazione suggerito dalle istruzioni è esatto, ma chi desiderasse riprodurre questo esemplare ricordi che la croce sui piani di coda verticale traspariva sotto la vernice rossa ad essi applicata.

## La Costruzione

Cominciando dalla fusoliera, basterà confrontare i due semigusci del kit con i disegni in scala che accompagnano l'articolo per rendersi conto del fatto che correggere completamente la forma di questi pezzi comporterebbe una grossa mole di lavoro. Inoltre, a montaggio avvenuto, la linea del modello non soffre molto delle approssimazioni in discorso. Per queste ragioni, e ricordando che il modellismo è anche e soprattutto divertimento, lo scrivente ha deciso di procedere senza l'esecuzione di estesi interventi di miglioria, non rinunciando tuttavia ad alcune modifiche che, seppur di portata più limitata, sono in grado di aumentare notevolmente il realismo del modello finito.

Per prima cosa, conviene assottigliare tutti gli spessori visibili e modificare, in base ai disegni, la forma dell'apertura nel cofano motore, attraverso la quale spuntavano i cilindri dell'unità propulsiva. Va allargata e modificata anche l'apertura di accesso all'abitacolo; bisogna infine dotare la parte superiore di fusoliera, appena davanti all'abitacolo, dell'apertura per l'installazione delle mitragliatrici LMG 08/15 e dei relativi condotti di alimentazione e scarico.

Completato questo lavoro e lisciate per bene le pareti interne dei due semigusci di fusoliera, si procede all'autocostruzione dei dettagli dell'abitacolo. Per motivi di praticità, conviene cominciare aggiungendo il pavimento e le due paratie anteriore e poste-

riore, in plasticard da 0,3 mm. Data la forma ellittica delle sezioni di fusoliera, per ottenere un buon risultato conviene partire per ogni paratia da un rettangolo di plasticard di dimensioni adeguate, dando ad una delle estremità una forma che lo metta in grado di adattarsi perfettamente alla semifusoliera relativa; si proceda quindi all'incollaggio della parte sagomata, rinforzando dal retro con pezzi di plasticard e cianoacrilato il complesso così ottenuto. Si dia quindi luogo alla sagomatura dell'altra estremità, controllando via via la bontà dell'assemblaggio per mezzo di prove a secco. Analogamente si potrà procedere per il pavimento, a cui consiglieri di dare una certa curvatura in sezione, allo scopo di simulare il fondo concavo della fusoliera. L'ultima operazione di rifinitura delle semifusolieri consiste nel rimuovere il piatto anteriore con il quale termina il muso e nell'assottigliare il bordo così ottenuto con la massima cura, in modo da simulare convenientemente il pannello metallico ad andamento quasi circolare collocato subito dietro all'ogiva.

L'autocostruzione degli interni comincia con l'aggiunta del piccolo cruscotto dei selectori presente sulla parete destra della cabina di pilotaggio e del castello motore che, nel caso non si desiderasse dettagliare completamente il vano riservato all'unità propulsiva, potrà essere semplicemente costituito da un elemento di sprue in grado di supportare nella giusta posizione un Mercedes a 6 cilindri in linea in miniatura. La struttura lignea



interna, alla quale nella verità venivano applicati i pannelli in compensato costituenti il rivestimento della fusoliera, può essere riprodotta in plasticard da 0,2 mm., cominciando dagli elementi longitudinali principali; non dimenticatevi di aggiungere anche il pannello della manetta ausiliaria e dell'interruttore principale, fissato alla parete sinistra.

A questo punto, per ottenere un risultato più pulito, conviene colorare gli interni dei due semigusci con l'HG7 Humbrol (o l'equivalente Mo-Lak LG7), evidenziando poi

gli elementi della struttura con un colore leggermente più scuro. I pannelli dei selettori e della cloche ausiliaria vanno tinti con un colore ancora più scuro, ad esempio l'Humbrol 9.

Si passa poi all'autocostruzione degli altri dettagli interni, che verranno verniciati prima di essere incollati al loro posto. Anche in questo caso è consigliabile aggiungere per primi gli elementi principali, e cioè i tubolari di supporto alle cassette per il munizionamento, delle culatte delle mitragliatrici e del sedile, per poi pensare agli strumenti, alla

pompa a mano ed agli altri accessori. Da ultimi vanno fissati il sedile e la cloche.

Per i tubolari di supporto conviene partire da elementi un po' più lunghi del necessario, incollati ad un'estremità e tagliati a misura in base a successive prove di montaggio a secco. Le cassette per il munizionamento possono essere ottenute sagomando con lima e carta abrasiva dei pezzetti di plastica di adeguato spessore, mentre per gli strumenti si potrà ricorrere a dischetti sprue stirato a caldo di diametro adatto. Il sedile può essere au-

tocostruito sagomando prima la base in plasticard da 0,5 mm. ed incollando intorno ad essa un rettangolo di plasticard da 0,3 mm. di altezza leggermente superiore a quella del punto più alto dello schienale. Con lima e carta abrasiva si potrà quindi dare a quest'ultimo la sagoma definitiva. (dis. 1) Per le cinture di sicurezza è sufficiente ricorrere a delle striscioline di carta stagnola colorate preventivamente ed incollate con cianoacrilato, alle quali si possono aggiungere le fibbie in filo di rame e plasticard.

Il motore fornito dal kit è decisamente sottodimensionato e va sostituito, eventualmente ricorrendo all'accessorio in metallo bianco Aeroclub (n. cat. E020). Lo stesso discorso vale per le armi (n. cat. G003) e per le ruote (n. cat. VB044).

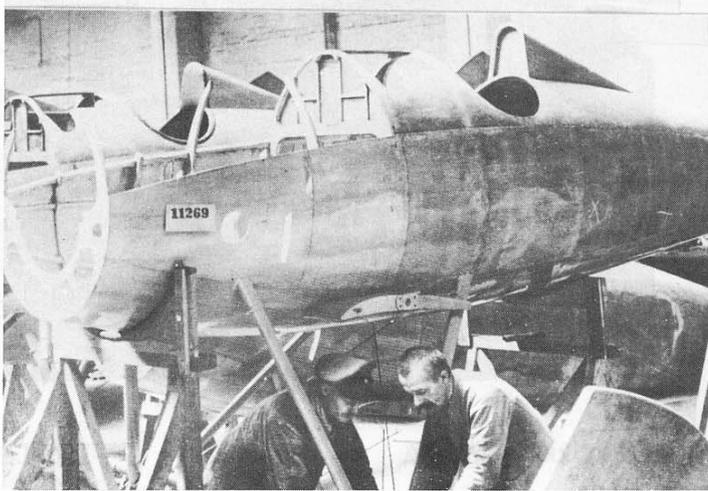
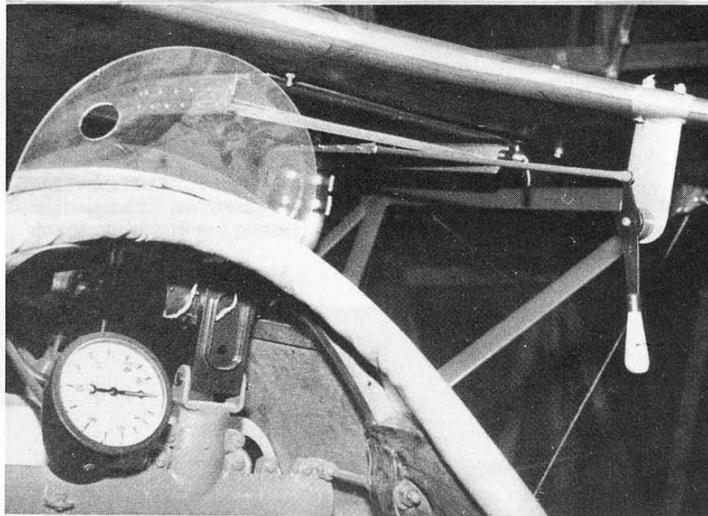
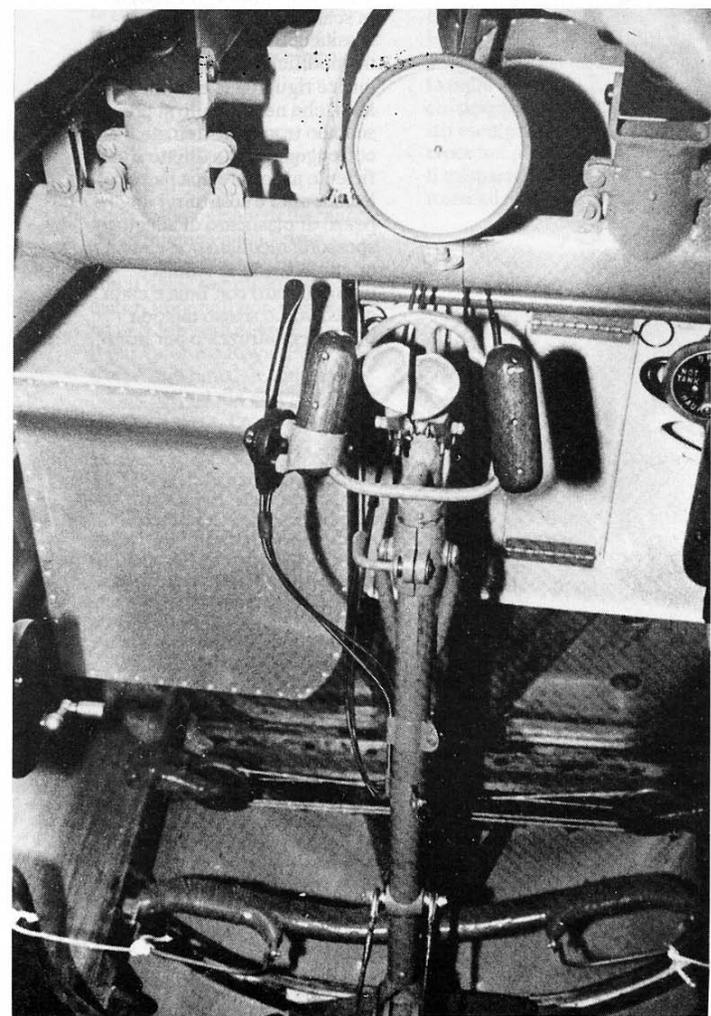
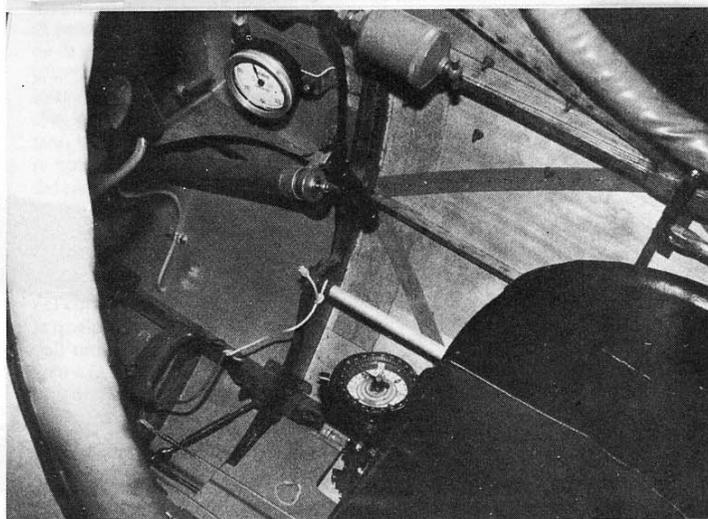
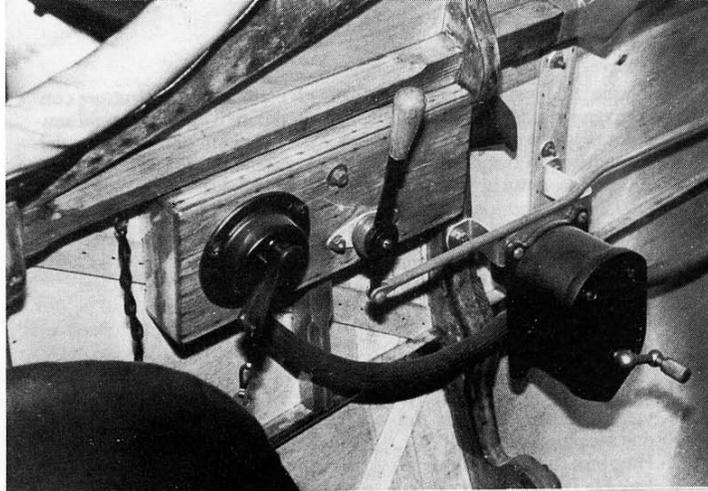
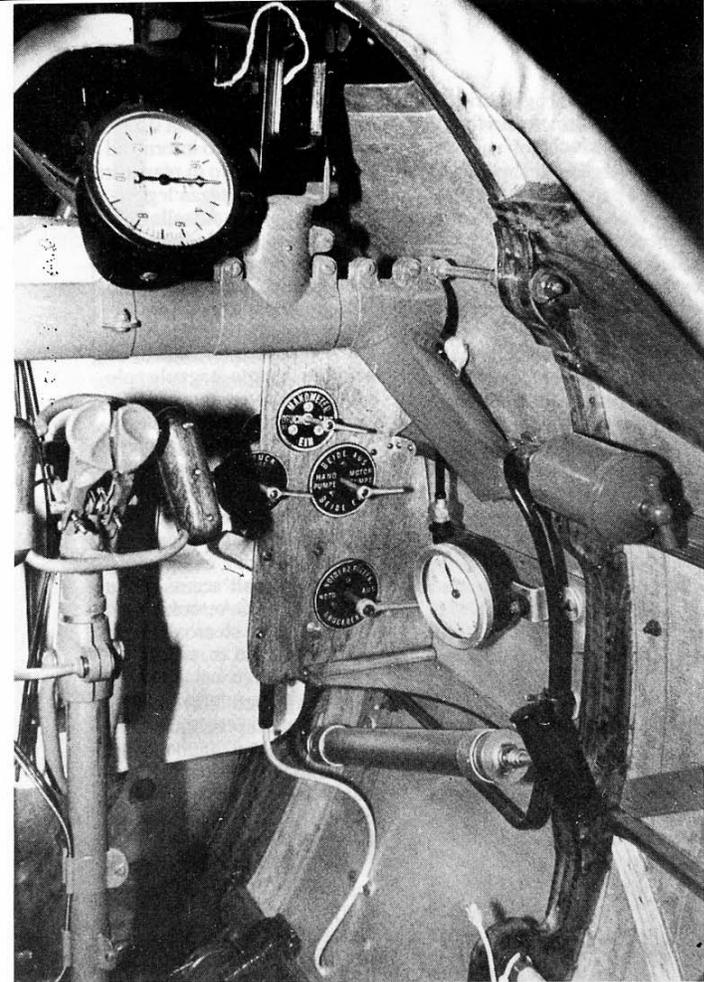
Completato il lavoro sugli interni, questi possono essere protetti con una mano di vernice "Satin" dell'Humbrol, in modo tale da nascondere anche eventuali piccole macchie di collante.

L'assemblaggio delle semifusoliere e l'aggiunta dell'imbottitura al bordo dell'abitacolo, in sprue o filo di rame sagomati, completano la prima fase di costruzione. Passando alle superfici di volo, un confronto con i disegni in scala rende evidente la necessità dell'esecuzione di alcune modifiche. La prima di queste riguarda le estremità alari, che nel modello si presentano troppo rastremate. Per correggere questo difetto è sufficiente asportare una parte delle estremità e sostituirvi un pezzo di plasticard di adeguato spessore, incollato con cianoacrilato. (dis. 2) Si rifinisce quindi il tutto con lima e carta abrasiva. Lo stesso metodo può essere utilizzato per ridur-



*IN ALTO: Un D Va nuovo di fabbrica pronto per la consegna al reparto. La finitura di fabbrica è ben evidenziata da questa bella fotografia: in evidenza i pannelli metallici in grigio-verde chiaro e la fessura fra l'ogiva e la parte anteriore del muso. (NASM)*

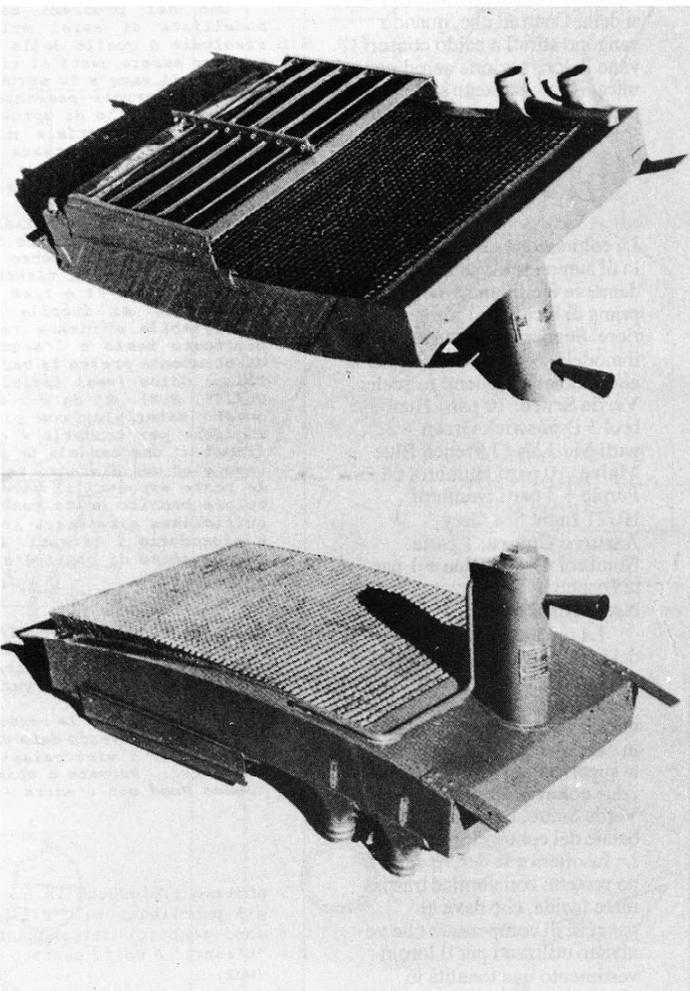
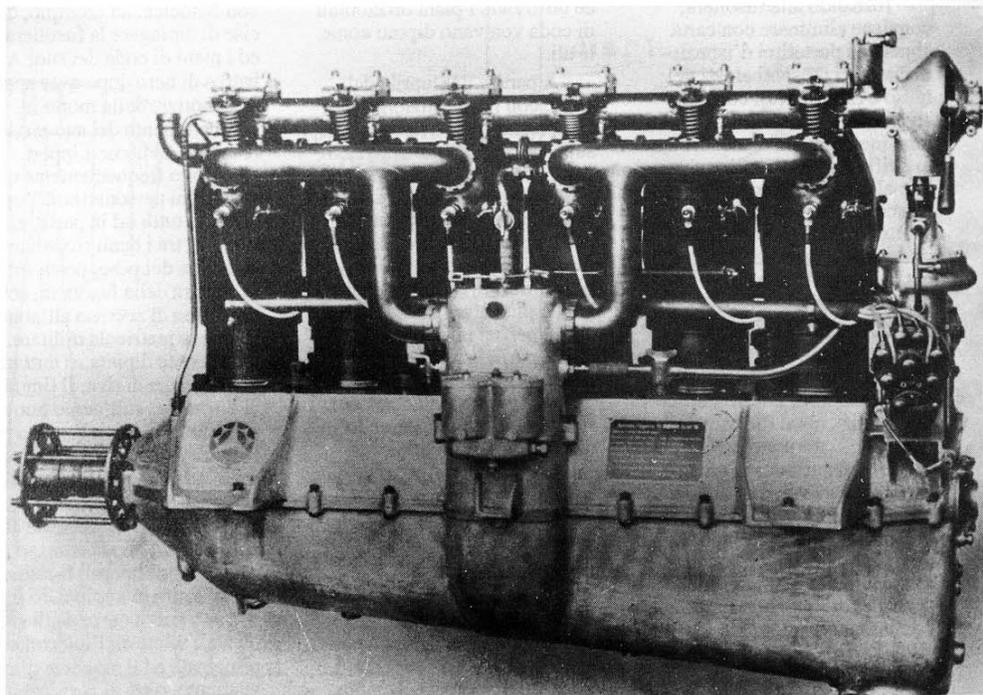
*IN BASSO: Un altro D V operativo, contrassegnato dalle Balkankreutze e dal distintivo personale del suo pilota. Degni di nota anche il martinetto di rinforzo alla base dei montanti intearali, la tabella dei pesi ed il numero di matricola dipinto sulla deriva. (Bill Evans).*



re l'ampiezza dell'apertura nell'ala superiore. L'assemblaggio della sezione centrale dell'ala inferiore con la fusoliera è piuttosto approssimativo e manca degli inviti, nella realtà presenti alla radice di ogni semiala, per l'ancoraggio delle gambe posteriori del carrello. Conviene quindi separare le due superfici di volo dalla sezione centrale, modificare le prime in base ai disegni in scala e colmare il relativo invito in fusoliera con plasticard e stucco. Ogni semiala dovrà quindi essere incollata separatamente, facendo molta attenzione alle simmetrie ed al diedro. I piani di coda orizzontali vanno corretti aumentando nell'apertura.

Chi desiderasse assottigliare le superfici di volo offerte dal kit dovrà risolvere il problema della riproduzione dell'effetto di centinatura; fra i vari metodi a disposizione dell'appassionato, per il modello raffigurato nelle immagini che corredano l'articolo si è scelto il seguente: dopo aver verniciato le superfici in questione con del grigio chiaro, allo scopo di evidenziare eventuali difetti di rifinitura, si sono ritagliate da un foglio di decalcomania delle striscioline larghe circa 1 mm. e lunghe abbastanza da coprire trasversalmente entrambe le superfici in discorso. Ogni strisciolina è stata trasferita al posto di una centina ed il tutto è stato poi coperto con due mani di vernice trasparente lucida Humbrol "Clear", in

modo da proteggere le decal; la fase successiva, infatti, consiste nell'eliminare con carta abrasiva fine tutte le eccedenze e nel rifinire le superfici interessate, eliminando quasi del tutto l'effetto centinatura in corrispondenza dei bordi d'entrata e d'uscita.



**NELLA PAGINA PRECEDENTE - A SINISTRA:**

Le foto di questa pagina raffigurano l'Albatros D V conservato al National Air and Space Museum, Washington D.C. USA.

In alto: Il pannello dei selettori e la pompa a mano. I caccia Albatros non erano dotati, al pari di numerosi altri biposto tedeschi dell'epoca, di pannello strumenti: questi ultimi erano semplicemente fissati alla struttura con delle fascette metalliche. (WW1 Aero)

In Basso: La sezione frontale dell'abitacolo, si notino la manetta montata sull'impugnatura della cloche e i supporti per le culatte delle due armi di bordo. (WW1 Aero)

**NELLA PAGINA PRECEDENTE - A DESTRA - DALL'ALTO IN BASSO:**

1- Lato sinistro, ben visibili l'interruttore principale e ed il magnete d'avviamento, oltre alla manetta ausiliaria.

2- Vista della parte inferiore destra; la bussola era fissata in basso, davanti al sedile.

3- Dettaglio della manopola di comando delle alette del radiatore alare.

4- La fusoliera di un D V di serie durante la costruzione.

(tutta la serie WW1 Aero)

**IN QUESTA PAGINA:**

Sopra: Il motore Mercedes da 160 HP, utilizzato dalle prime serie dell'Albatros D V.

Sotto: Dettaglio del radiatore alare; l'immagine superiore raffigura il lato inferiore del radiatore, con le alette comandabili dall'abitacolo, mentre l'immagine inferiore raffigura quello superiore. (WW1 Aero)

Tornando alla fusoliera, conviene eliminare con carta abrasiva i portellini d'ispezione circolari presenti ai lati del muso e rimpiazzarli con dei cerchietti di plasticard da 0,1 mm. incollati con cianoacrilato e rifiniti con carta abrasiva fine allo scopo di dotarli di una certa bombatura. Uno sportello analogo andrà aggiunto sotto il muso, poco prima del bordo d'attacco dell'ala inferiore.

L'Albatros D V di von Schleich era dotato di un poggiatesta di altezza inferiore a quella standard; questo particolare, così come il timone di direzione e la deriva ventrale, sono stati riprodotti in plasticard di adeguato spessore, sagomato con lima e carta abrasiva. Particolare attenzione è stata riposta nell'assottigliamento dei bordi di tutte le superfici di volo, allo scopo di ottenere un risultato più realistico.

La costruzione procede con l'incollaggio delle semiali inferiori e dei piani di coda, bandando bene a rifinire convenientemente tutte le giunture. Viene quindi aggiunto il carrello, ricorrendo ai profilati estrusi della Contrail che, quando vengono stirati a caldo conservano la loro sezione aerodinamica. Analogamente si procederà per i montanti di fusoliera.

## La Verniciatura

La colorazione di ogni modello di aereo multiplano è grandemente facilitata se eseguita prima di incollare l'ala superiore. Seguendo questa regola, il modello è stato verniciato ricorrendo alle seguenti miscele: Verde Scuro: 10 parti Humbrol 3 Brunswick Green + 2 parti Mo-Lak 17 French Blue Malva: 10 parti Humbrol 68 Purple + 3 parti Humbrol HU21 Light Sea Grey Azzurro Chiaro: 1 parte Humbrol 47 Sea Blue + 1 parte Bianco Nero: Humbrol 21.

La colorazione di fabbrica del monoposto Albatros prevedeva infatti per le versioni D V e D Va che le superfici alari inferiori venissero verniciate in azzurro chiaro, mentre quelle superiori dovevano ricevere i due colori mimetici Malva e Verde Scuro, applicati a larghe bande dei contorni irregolari. La fusoliera e le derivate venivano protette con vernice trasparente lucida, che dava ai pannelli di compensato che venivano utilizzati per il loro rivestimento una tonalità in alternativa giallastra o rossiccia a seconda del tipo di vernice

utilizzata. I piani orizzontali di coda venivano dipinti come le ali.

A partire dall'aprile del 1917, con l'introduzione della tela prestampata a losanghe, le superfici di volo vennero ricoperte con questo materiale che, oltre ad vere ottime qualità mimetiche, non era appesantito dall'applicazione del "camouflage". Questa tela era disponibile in due diverse tonalità: quella più chiara era destinata alle superfici inferiori, l'altra alle superfici superiori. La riproduzione della tela a losanghe può essere realizzata, con risultati ottimali, ricorrendo agli appositi fogli di decalcomanie commercializzati da alcune ditte straniere come la Americal Gryphon, la Super-scale e la Xtra Decals.

Gli aerei da caccia tedeschi della Prima Guerra Mondiale sono noti agli appassionati anche per la policromia delle loro colorazioni, grazie ai numerosi schemi di personalizzazione adottati dai piloti imperiali. Eduard Ritter

von Schleich, ad esempio, decise di dipingere la fusoliera ed i piani di coda dei suoi Albatros di nero dopo aver appreso la notizia della morte in combattimento del suo migliore amico, di nome Lippert.

Molto frequentemente questi schemi personalizzati coprivano, in tutto od in parte, gli stencil, tra i quali ricordiamo la tabella dei pesi, posta sul lato sinistra della fusoliera, sotto l'apertura di accesso all'abitacolo, e la matricola militare, usualmente dipinta su entrambi i lati della deriva. Il timone di direzione, sull'aereo nuovo di fabbrica, veniva lasciato nel colore della tela naturale e recava lo stemma della Casa costruttrice. Per concludere queste brevi note dedicate alla colorazione, un accenno ad alcuni dettagli interni. Il sedile era rivestito in cuoio nero e neri erano pure i corpi degli strumenti, i selettori, l'interruttore principale ed il magnete d'avviamento, oltre al corpo della bussola. Le altre parti metalliche erano usualmente vernicia-

te in grigio - verde chiaro; le cassette per il munizionamento ed i serbatoi rimanevano nel colore del metallo di cui erano costituiti. Per il grigio-verde chiaro consiglieri la miscela seguente: 10 parti di Humbrol 64 (grigio chiaro) e 1 parte di Humbrol 88 (verde).

I cilindri dell'unità motrice erano verniciati in nero mentre il carter, la coppa dell'olio ed i vari condotti rimanevano generalmente nel colore del metallo.

Completata la verniciatura, è bene rendere lucide tutte le superfici con una o più mani di Humbrol "Clear", per poi applicare le decalcomanie. Va quindi aggiunta la parte inferiore del radiatore alare. La fase finale del montaggio consiste nell'incollaggio dell'ala superiore, un'operazione piuttosto delicata che può essere espletata come segue:

- si ponga la fusoliera del modello in orizzontale
- vi si appoggi l'ala superiore, controllandone l'allineamento
- se tutto risulta in ordine, lasciando l'ala superiore appoggiata sui montanti di fusoliera, si applichino con un sottile filo di sprue stirato a caldo delle piccole goccioline di cianoacrilato in corrispondenza dei punti di contatto fra ala e montanti

- autocostituiti i montanti interalari, li si inseriscano uno per uno fra le ali, ricorrendo ancora una volta al cianoacrilato per l'incollaggio.

Per completare il modello è ora sufficiente aggiungere gli ultimi particolari, oltre naturalmente alla tiranteria, che nel caso del modello raffigurato è stata riprodotta in filo d'acciaio da 0,8 mm. di diametro. Tra i dettagli esterni ricordiamo:

- gli anelli di sollevamento (n. 1)
  - l'eventuale parabrezza (n. 2)
  - le ruote
  - il pattino di coda
  - gli anelli d'ormeggio (n. 3)
  - le squadrette di controllo dei piani mobili di coda
  - i condotti del radiatore alare (n. 4)
  - il complesso elica-ogiva.
- Quest'ultima era caratterizzata da un diametro leggermente minore di quello del pannello metallico circolare con il quale terminava il muso, si da creare un'apertura di raffreddamento addizionale (n. 5).

Quanto offerto dal kit non è in grado di soddisfare appieno il modellista esigente, che preferirà senz'altro ricorrere alla banca dei pezzi od al catalogo Aeroclub. Si ricordi che i caccia della serie D V utilizzarono operativamente almeno due tipi di eliche differenti: una con pale a "sciabola", dai

### IL FILO D'ACCIAIO, UN MATERIALE PER TUTTI

Uno dei problemi maggiori che l'appassionato modellista di aerei multiplani deve affrontare e risolvere è quello della tiranteria. Molti materiali possono essere usati al riguardo. Fra questi il nylon, il filo di rame e lo sprue stirato a caldo. Ognuno di questi materiali presenta vantaggi e svantaggi. Ad esempio, il filo di sprue è molto fragile, mentre il nylon è un materiale molto resistente, capace di aumentare la robustezza del modello finito. Nello stesso tempo, lo sprue si può tendere facilmente, mentre il nylon tende qualche volta ad allentarsi con il tempo.

Io utilizzo un materiale dotato di caratteristiche che non esito a definire ideali; si tratta di un filo di acciaio del diametro di mm. 0,065, adatto alla riproduzione della tiranteria dei modelli di scala compresa tra 1/72 e 1/48. Questo filo è estremamente resistente, si incolla con Vinavil, è facilmente maneggiabile e rimane teso nel tempo. Il prezzo è piuttosto basso e l'acquisto può essere effettuato direttamente presso la casa produttrice, la Airknocker Things Sales (vedi indirizzo nel riquadro "Indirizzi Utili", ndr). E' da circa un anno che faccio uso di questo materiale, con piena soddisfazione. Il modo migliore per tenderlo è quello di far passare sulla fiamma di una candela un pezzo di filo, tenendolo ben teso e ad una distanza tale da portare al calor rosso la parte esposta; il cavo si tenderà ed assumerà un colore brunito molto realistico. Un tagliabalsa sarà sufficiente a separare le sezioni di cavo necessarie a riprodurre i tiranti. Un prodotto davvero ottimo, che mi sento di consigliare a tutti senza riserve.

Alberto Casirati

### PERCHE' IL FILO D'ACCIAIO SIA DAVVERO PER TUTTI

Per integrare quanto scritto dall'amico Casirati, desidero rendere noto che una fonte di ottimi fili d'acciaio armonico di vari diametri sono i negozi di strumenti musicali.

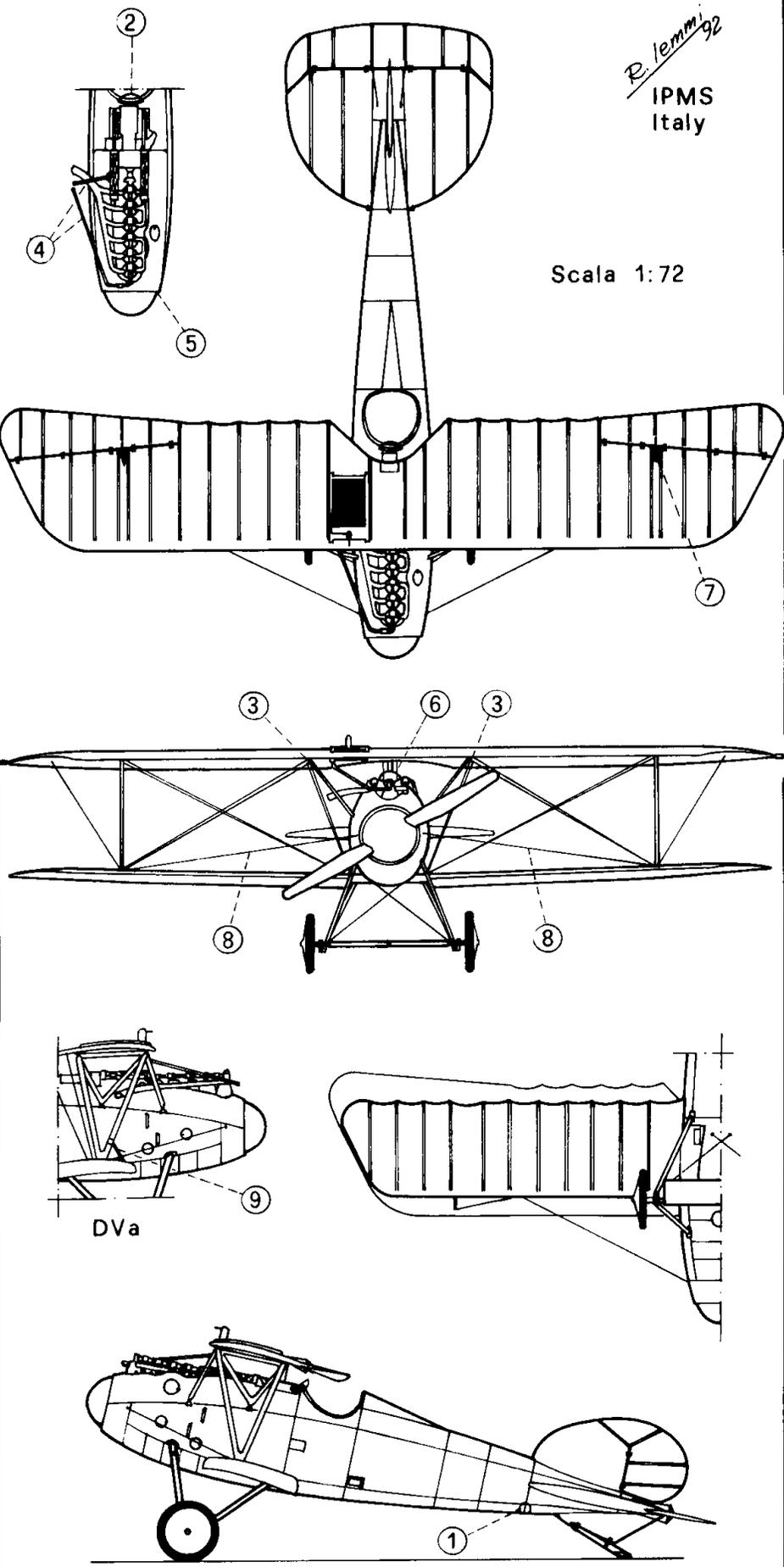
In particolare le corde per chitarra elettrica sono le più fini, dovendo dare caratteristiche di elasticità elevate per i virtuosismi dei vari Gilmour, Metheny eccetera... Provate a chiedere un "MI cantino da 007" (James Bond non c'entra!).

Luca Beato, Milano

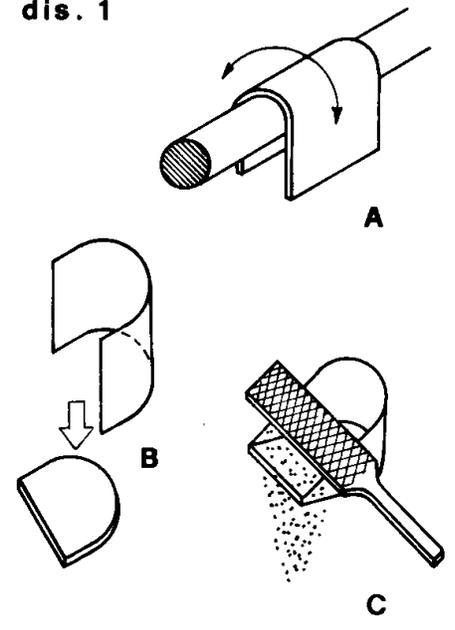
Abbiamo riprodotto in questo riquadro due interventi già pubblicati sul "Flash" alcuni anni fa, che ci sono sembrati interessanti, visto che il problema "tiranti" è molto sentito dai modellisti meno esperti. (Ndr)

*P. Lemmi '92*  
IPMS  
Italy

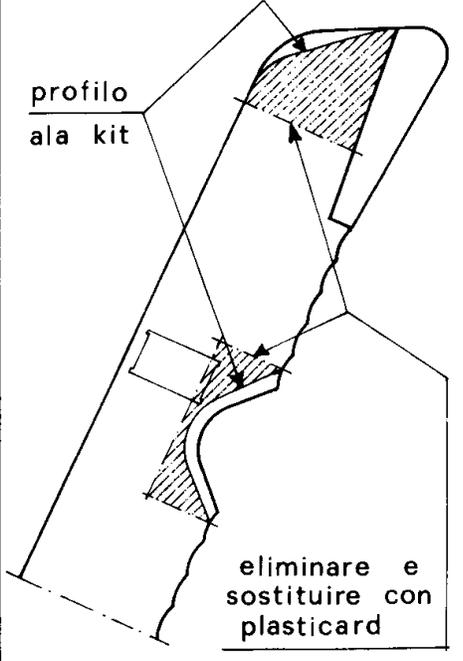
Scala 1:72



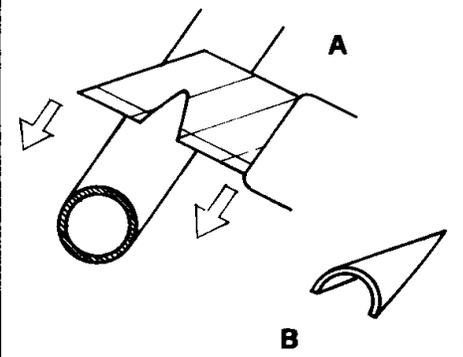
dis. 1

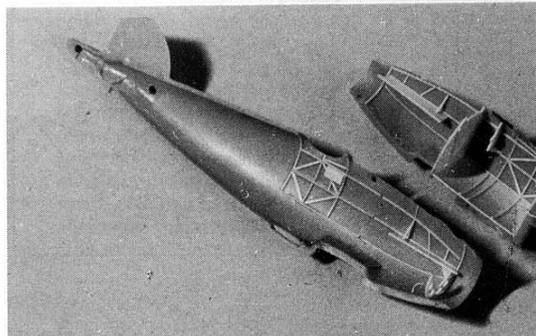
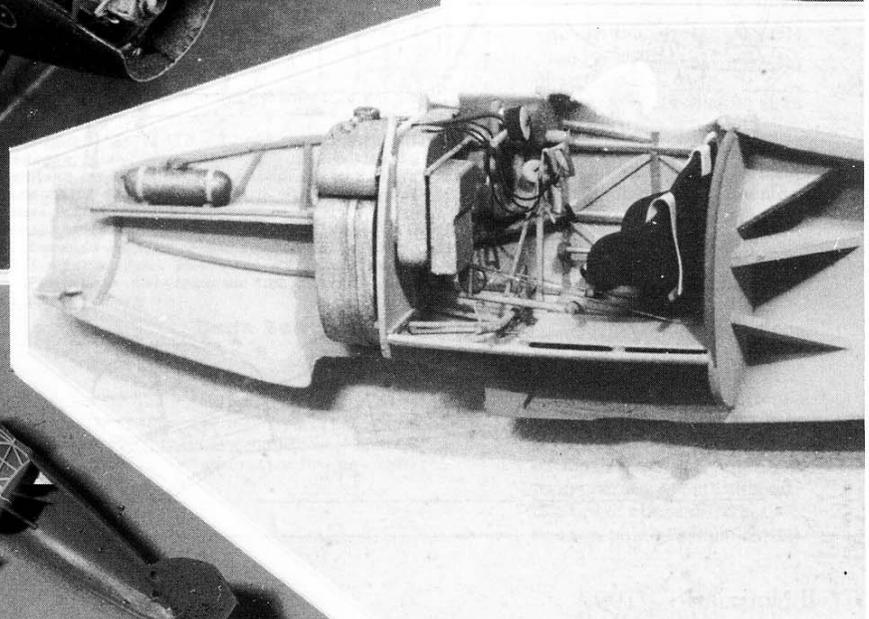
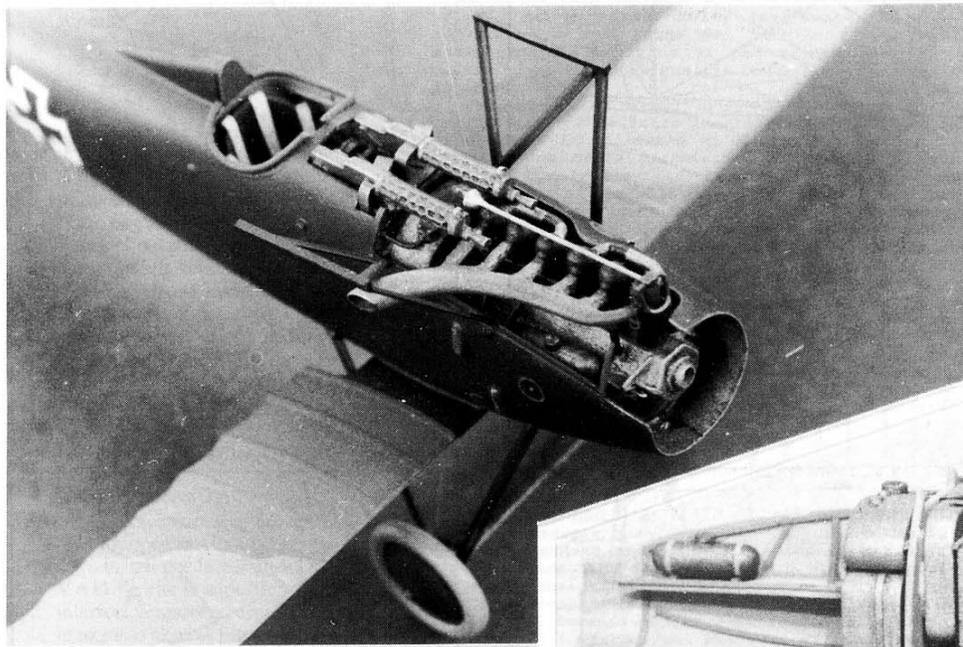
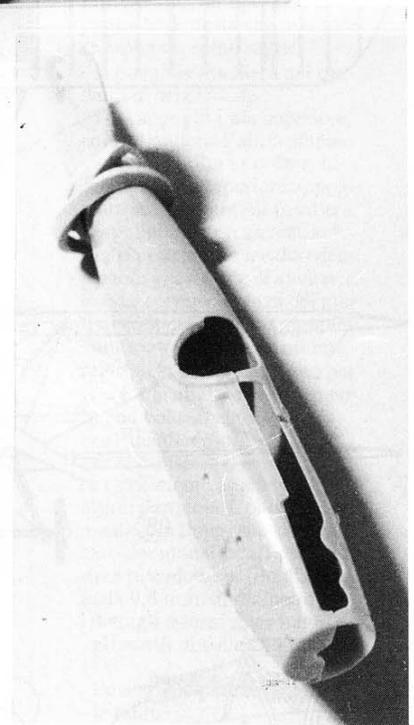
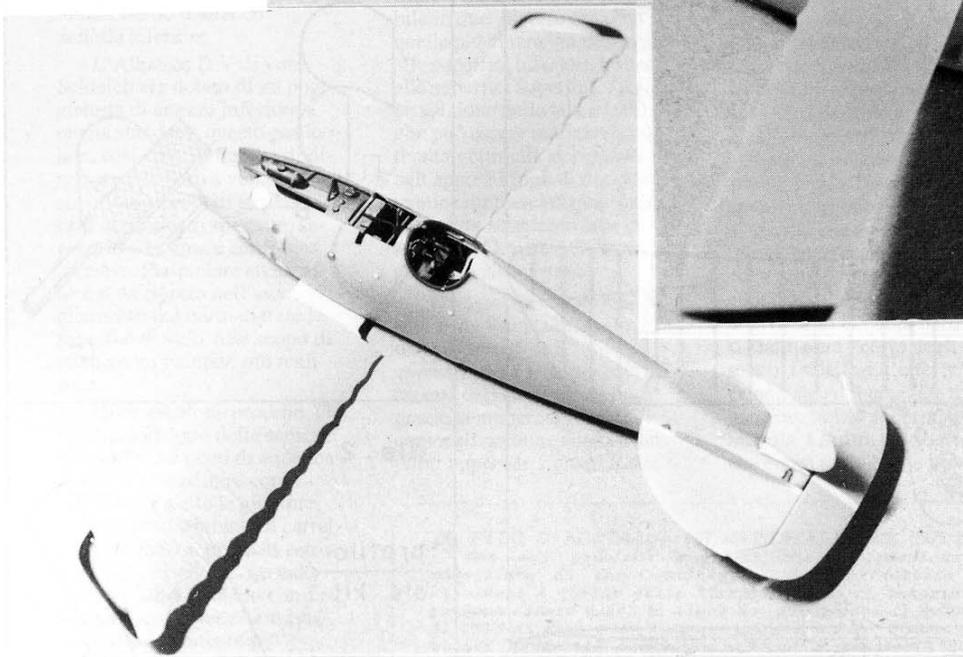
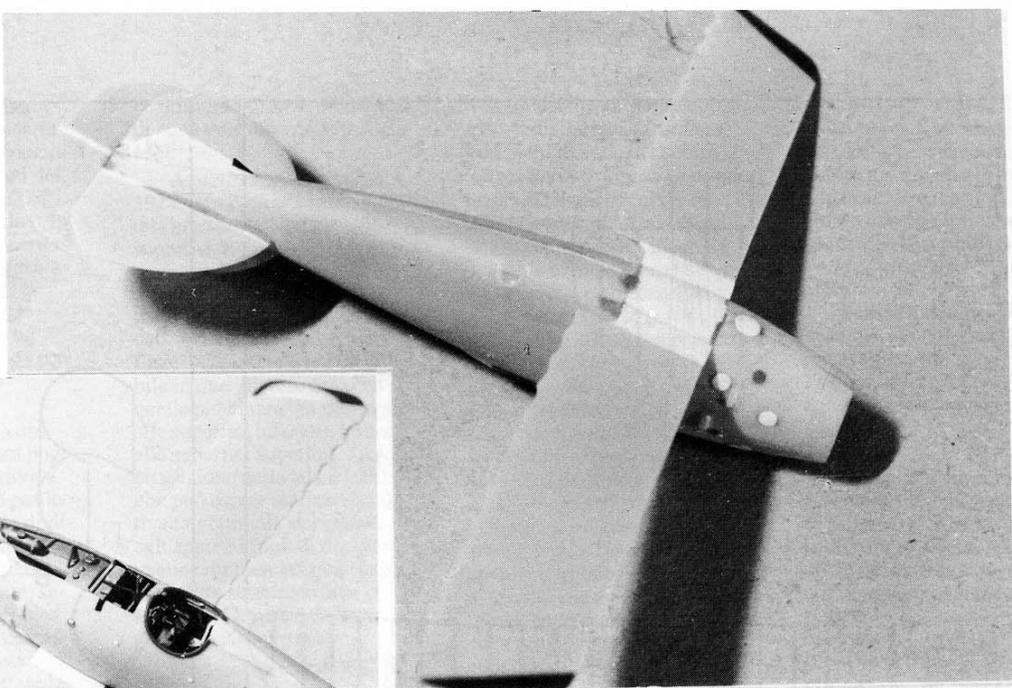


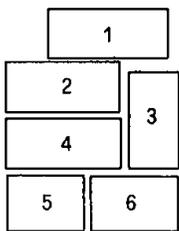
dis. 2



dis. 3







Nella Pagina precedente:

1- La sezione centrale dell'ala inferiore è stata sostituita da un elemento autocostruito in plasticard. Analogamente si è proceduto per i portellini di ispezione presenti sopra e sotto il muso e per la deriva ventrale.  
 2- Questa fotografia permette di evidenziare le modifiche alle ali inferiori ed ai piani di coda, oltre al poggiatesta ed al timone, autocostruiti in plasticard.  
 3- Le due semifusoliere del kit a confronto: quella di destra è già stata rifinita, modificandola ed assottigliandone tutti gli spessori visibili.

4- Particolare della parte superiore del muso durante la costruzione. La parte posteriore delle mitragliatrici, provenienti dal catalogo Aeroclub, è stata sostituita da elementi in plasticard, mentre gli scarichi sono un'altro prodotto Aeroclub.

5- La struttura interna è stata ormai completata e l'area dell'abitacolo delimitata, come nella realtà, da due paratie. Al pavimento si è data una certa curvatura, in modo da simulare quella del fondo della fusoliera.

6- Gli interni ormai finiti.

Tutte le foto sono dell'Autore.

caratteristici profili ricurvi, l'altra la classica Axial, a bordi rettilinei. Per il modello raffigurato si è preferito modificare l'elica Aeroclub a linee ricurve contenuta nella confezione n. cat. P039.

L'unico elemento sicuro di discriminazione fra la versione D V e la variante D Va è costituito dai cavi di controllo degli alettoni, che nel D V correvano all'interno dell'ala superiore (n. 6) mentre nel D Va passavano all'interno delle semiali inferiori, per poi raggiungere gli alettoni lungo i montanti interalari, collegandosi ad una squadretta di control-

### I Profili:

1) Albatros D V D1033/17, Jagdgeschwader 1, Luglio 1917.

Si tratta di uno degli Albatros D V personali di Manfred von Richtofen, asso degli assi della Prima Guerra Mondiale. Ai comandi di questo apparecchio, von Richtofen fu seriamente ferito al capo, ma riuscì a compiere un atterraggio di fortuna vicino a Wervique, in Belgio. L'aereo conservava la finitura di fabbrica, con l'eccezione delle superfici superiori delle ali, dell'intera coda, di tutti i montanti, dei dischi ruote e della parte anteriore del muso; tutti questi particolari erano

verniciati in rosso. Le croci in coda e SOPRA l'ala superiore trasparivano da sotto la vernice rossa.

2) Albatros D V, Jasta 32b, Chery-les-Pouilly, Ottobre 1917.  
 Fu uno degli Albatros personali del "Cavaliere Nero", Eduard Ritter von Schleich. I più recenti studi in maniera sembrano dimostrare che von Schleich pilotò almeno 2 Albatros D V ed un D Va. Questo aereo presentava fusoliera, piani di coda, montanti e dischi ruote completamente neri, mentre le ali rimanevano nello schema di fabbrica (malva/verde scuro per le superfici superiori ed azzurro chiaro per quelle inferiori). L'ogiva era bianca.

profilo 1

bianco  
white

profilo 2

rosso  
red

malva  
mauve

finitura di fabbrica  
plain varnish

verde scuro  
dark green

grigioverde chiaro  
pale grey green

nero  
black

superfici inferiori ali: azzurro chiaro  
undersurfaces: pale blue

B. Tennig  
IPMS  
Italy



lo per la quale era ricavata nell'ala superiore una apposita sede (n. 7).

La variante D V era anche caratterizzata da elementi di carenatura montati sopra e sotto l'ala superiore in corrispondenza delle squadrette di controllo degli alettoni.

Per riprodurre questi elementi è sufficiente stirare a caldo la cannuccia di un succo di frutta, in modo da ottenere un tubicino di diametro tale che, tagliandolo obliquamente, si ottenga un semicono delle dimensioni desiderate (dis. 3).

L'adozione della formula sesquiplana comportò, per i caccia Albatros così come per i monoposto Nieuport, problemi di natura strutturale, legati alle sollecitazioni imposte dalle manovre più violente o dalle lunghe picchiate che spesso i piloti si trovavano costretti ad effettuare in combattimento.

Queste sollecitazioni si scaricavano, spesso con risultati drammatici, sul longherone dell'ala inferiore e furono controbilanciate dall'adozione di un cavo di controventatura addizionale (n. 8) o di un montante di rinforzo fissato alla base dei montanti interalari (n. 9).

Per completare il lavoro, il modello può essere protetto da una o più mani di vernice Humbrol "Satin" data a spruz-

zo, per mezzo di una aeropenna o delle bombolette spray prodotte dalla Casa britannica

### BIBLIOGRAFIA

- "World War One Aero, the journal of the early aeroplane", nn. 103,105,111,112,123.
- "Air Enthusiast Quarterly/one: The agile and aggressive Albatros".
- "Albatros fighters in action", Squadron/Signal Publications.
- "Profile n. 9 Albatros D V".
- "Windsock Datafile n. 3, Albatros D V".
- "Windsock Datafile Special, Albatros Fighters".
- "Windsock International 1/88" (per uno studio dettagliato ed approfondito sugli albatros D V pilotati dal Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen).

### INDIRIZZI UTILI

- AERoclub Models, 1A Baker Avenue, Arnold, Nottingham NG58FW United Kingdom
- AIRCKNOKER THINGS SALES, Box 421-W, Buckeye Lake, OH 43008, USA.

- MILSLIDES, 24/28 Cromwell Road, (Dept. WS), Redhill, Surrey, United Kingdom (per i prodotti Xtradecals e SuperScale International).

### RINGRAZIAMENTI

L'autore desidera ringraziare sentitamente Mr. Leonard Opdycke, Herr Volker Hausler ed il Sig. Lemmi Rudy per la gentile e preziosa opera di collaborazione prestata. Un

*Il modello, riprodotto da uno degli Albatros D V pilotati dall'asso von Schleich, è completo. Per la tiratura è stato utilizzato il filo d'acciaio commercializzato dalla Airknocker Things Sales. (foto Casirati)*

ringraziamento anche a Mr. Bill Evans, proprietario di alcune delle fotografie che corredano l'articolo. ☞

### TABELLA RIASSUNTIVA DEI COLORI:

#### 1) Interni

Sedile e Corpi Strumenti.....	Nero.....	33	..... (2M)
Pareti.....	Legno verniciato.....	HG7.....	(LG7)
Pannelli in legno.....		9	..... (9)
Parti metalliche.....	Grigio-Verde Chiaro		
	10p. 64 (4M) + 1p. 88		
Cassette munizioni.....	Metallo Naturale.....	56	
Cinture di sicurezza.....	Canapa.....	41	..... (7)

#### 2) Esterni

Legno verniciato.....	a) HG7 (LG7) per la variante giallastra		
	b) HG7 (LG7) seguito da una o più mani della seguente miscela:		
	5 p. 35 + 1 p. 62 per la var. rossiccia.		
Tela verniciata.....	3 p. HB16 (LB16) + 3 p. bianco		
Verde scuro.....	10 p. 3 + 2 p. (17)		
Malva.....	10 p. 68 + 3 p. HU21		
Azzurro chiaro.....	1 p. 47 + 1 p. bianco.		

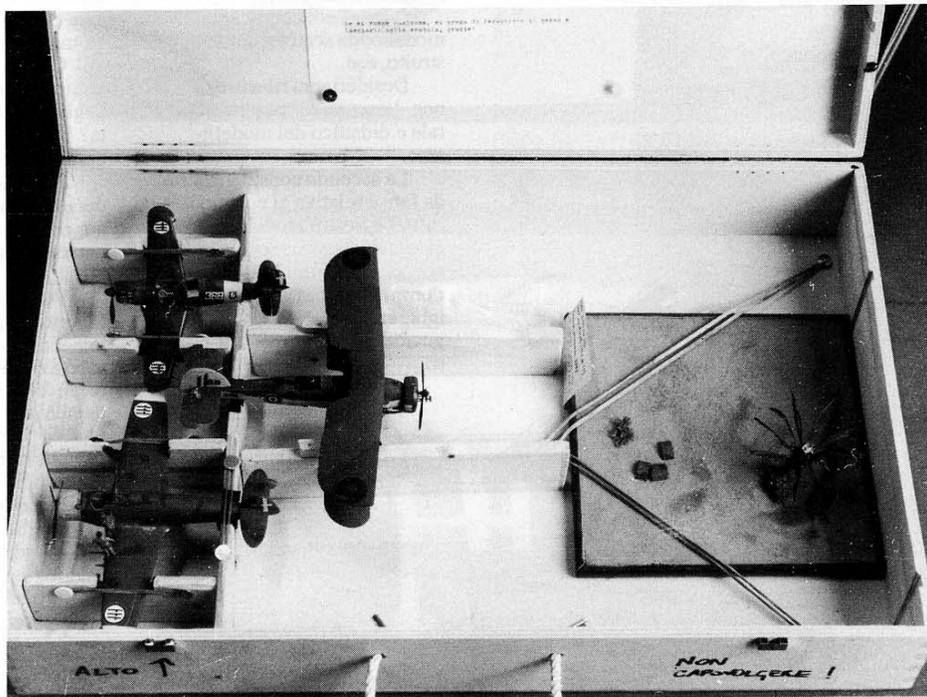
- I numeri e le sigle si riferiscono alla gamma di colori HUMBROL o, quando indicati fra parentesi, alla serie MO-LAK

- Per il rispetto della teoria della riduzione in scala del colore, è opportuno aggiungere alle miscele per gli esterni circa il 30% di bianco

# Brevi considerazioni sulla partecipazione alle Manifestazioni Modellistiche

## Ovvero: Come salvare i propri **CAPOLAVORI**

Di ritorno dall'ennesimo viaggio di trasporto dei modelli del nostro Club a una mostra - e quindi forti di un'altra dura esperienza - si sono affacciate alla nostra mente vacillante alcune considerazioni. In seguito ci è sembrato utile farne partecipi gli altri appassionati, allo scopo di preservare l'integrità dei loro modelli "da esportazione" e la salute di chi si occupa del trasferimento e dell'esposizione di questi ultimi.



### PROLOGO

A meno che non ci si occupi personalmente di invio e ritiro dei nostri modelli, si deve tenere presente che:

1) Alcune persone dovranno caricare i contenitori dei nostri elaborati in un mezzo di trasporto, il più delle volte sforzandosi di violare la caratteristica di incomprimibilità dei corpi solidi per permetterne l'ingresso nel mezzo stesso almeno del conducente.

2) Altre persone avranno l'incombenza di estrarre cautamente i nostri cari modelli dai contenitori, con perizia degna di un cardiocirurgo, per collocarli nel luogo di esposizione.

3) Altre persone ancora dovranno rimettere i modelli nelle rispettive scatole, non senza aver perso molte ore nelle ricerche e nell'identificazione di queste ultime.

*Sopra: Ecco un ottimo esempio di imballaggio sicuro e facilmente maneggiabile anche da terze persone: scatola grande e robusta (da liquori), modelli assicurati in modo che non tocchino il fondo della scatola, chiare e complete istruzioni per l'imballaggio e l'estrazione dei modelli (modelli ed imballaggio di Francesco Bortolato)*

4) Vale quanto esposto al punto 1), ma stavolta per il viaggio di ritorno, con l'aggiunta dell'insinuante dubbio che sia stato o no dimenticato qualche elaborato.

Fatte tutte queste osservazioni, vediamo come preparare il nostro modello per la rischiosa avventura.

### DELL'IMBALLAGGIO

Evidentemente l'imballo deve preservare i nostri modelli dalle sollecitazioni provenienti dal trasporto (umano e meccanico). D'altra parte, esso non deve costituire impaccio, o preoccupazione per l'incolumità dei contenitori adiacenti.

Per prima cosa ci si procura una scatola solida: deve avere fondo e tetto resistenti allo sfondamento e pareti robuste, anche perché spesso si deve sovrapporre più di un contenitore. Inoltre deve essere proporzionata: infatti la cosa migliore è avere un modello per ogni scatola, allo scopo di agevolarne l'inserimento e di evitare collisioni durante il trasporto; se ciò non è possibile, almeno ci si sforzi di sfruttare ragionevolmente lo spazio nel contenitore.

Le scatole migliori sono evidentemente quelle in legno (ad esempio cofanetti di vini o liquori), ma vanno bene anche quelle in cartone robusto, pos-

sibilmente quelle con coperchio (ottimo quelle che contengono carte per fotocopiatrici, reperibili in molti uffici).

Una volta trovato il contenitore, ci si preoccuperà di impedire movimenti indesiderati dei modelli al suo interno. Un buon metodo per ottenere ciò consiste nel ricoprire il fondo con una lastra di polistirolo espanso o di gommapiuma; dopo avervi posto sopra il/i modello/i lo/i si bloccherà con stuzzicadenti (o in casi difficili con

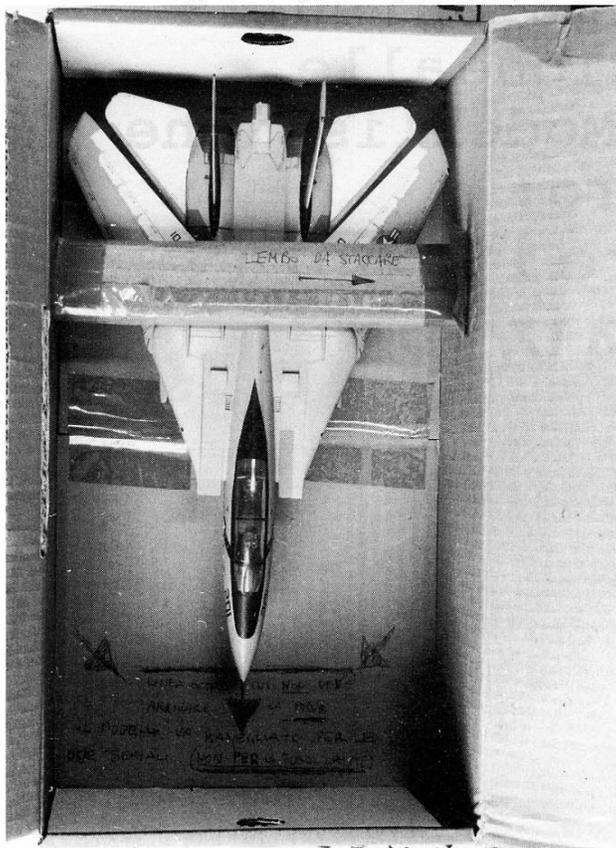
del filo di ferro sagomato): se ciò sarà eseguito intelligentemente i risultati saranno ottimi. In caso di diorami o modelli provvisti di base, ci si può limitare a mettere dei pezzi di gommapiuma a contrasto fra base stessa e pareti del contenitore.

Infine allo scopo di permettere l'associazione del modello alla scatola all'atto del ritiro dei modelli da un'esposizione, è buona norma scrivere all'esterno della stessa il proprio Nome, Indirizzo, Telefono e il Nome del/i Modello/i.

Le considerazioni fatte finora, più alcune altre, sono riassunte nella tabella allegata.

### DEL MODELLO

Il modo di presentare un modello a un'esposizione è chiaramente legato al gusto personale. Anche in questo caso sono necessarie alcune considerazioni, non solo di



carattere tecnico, che qui di seguito analizziamo.

La prima cosa da tenere presente è che il nostro modello sarà osservato anche da persone inesperte di modellismo e forse interessate, più o meno approfonditamente, al solo lato storico e tecnico. Quindi, a beneficio di tutti i visitatori, è consigliabile munirlo di un cartellino esplicativo che dovrà contenere almeno:

- a) Nome del modello;
- b) Nazionalità;
- c) Collocazione storico-geografica;
- d) Scala;
- e) [se possibile] Note aggiuntive come dati storici e tecnici, curiosità, ecc.;
- f) [per i concorsi] Tipo di modello: da scatola, autocostruito, ecc.

Desideriamo ribadire di non trascurare l'aspetto culturale e didattico del modellismo.

La seconda considerazione da fare è relativa ai concorsi. Infatti il nostro modello viene giudicato da altri modellisti che, pur con tutta la loro esperienza, possono sbagliare o ignorare particolari, specie riguardo esemplari poco consueti.

Pertanto, per migliorare le

Naturalmente si deve tenere per sé una copia dell'incartamento, in caso di smarrimento o mancate restituzioni. Inoltre essa può costituire (perché no?) la base di un articolo modellistico.

Personalmente riteniamo che l'organizzazione di un concorso non dovrebbe accettare modelli privi di documentazione sufficiente. Comunque nulla ci vieta di allegarla al modello per fornire, come si è detto, una sufficiente base di valutazione diminuendo la possibilità di omissioni e di errori. Questi sono purtroppo più frequenti di quanto si pensi; facciamo infatti due esempi: quanti di noi saprebbero giudicare con cognizione di causa un mezzo militare italiano della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale; o una vettura sportiva partecipante negli anni '60 a corse di durata? E non si è certo toccato argomenti strani o inusuali!

Per ultimo, si deve considerare che il modello può dover essere maneggiato da altre persone, seppur di nostra fiducia.

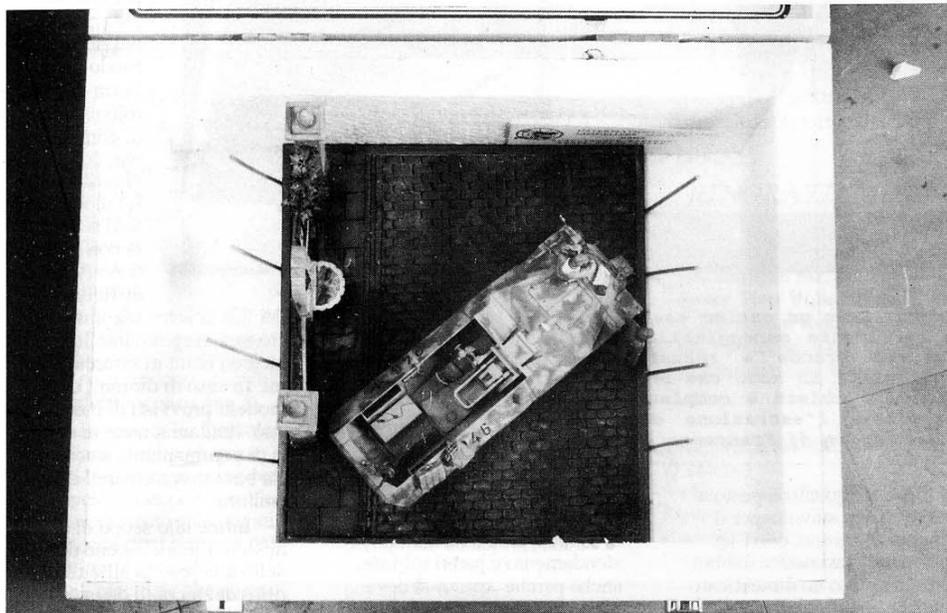
Volendo evitare al modello rotture di parti fragili, inestetiche impronte digitali, o esposizioni "dal lato peggiore", è consigliabile fissare saldamente lo stesso a una base. Questa potrà essere solo e semplicemente una tavoletta di plastica, metallo o legno (ottime sono le basette per figurini); meglio ancora se comprenderà una parte di paesaggio (terreno, vegetazione) per formare una scenetta ridotta all'essenziale. Il tocco finale consisterà in una targhetta esplicativa; i più prodighi di precauzioni - e denaro - vi potranno costruire attorno una vetrinetta, ottenendo una piccola bacheca trasportabile.

Riepilogando, munire il modello di una base aumenta: la sicurezza nella "manipolazione"; la presentazione (o, se preferite, il "look"), il realismo della ricostruzione.

Volendo o dovendo lasciare il modello senza piedistallo, si abbia cura di suggerire alle persone preposte il modo di prenderlo e maneggiarlo, unendo ad esso un foglio con istruzioni e figure (meglio se fissato in posizione visibile dentro il contenitore di trasporto).

## EPILOGO

Arrivati a questo punto, coloro che stanno leggendo avranno forse già perso la voglia di partecipare a mostre modellistiche. Speriamo di no, perchè riguardo ad esse c'è ancora da fare qualche considerazione finale.



Sopra: Ecco un sicuro imballo ottenuto partendo da una scatola da scarpe. Il modello è solidamente ancorato fra un sostegno (non visibile) posto sotto alla fusoliera e l'elemento trasversale visibile nella foto. I carrelli non toccano il fondo e la scatola può essere rovesciata senza problemi. Le "istruzioni per l'uso" sono qui scritte sul fondo della scatola. (modello ed imballaggio di Gianfranco Munerotto)

Sotto: Classico imballaggio realizzato con polistirolo espanso e stuzzicadenti, ottimo per diorami e mezzi terrestri. La scatola di legno (da liquori) assicura eccezionale solidità al tutto. (modello ed imballaggio di Stefano Scaccianocce)

loro condizioni di lavoro ed evitare polemiche e delusioni, consigliamo di allegare al proprio modello (o meglio alla scheda di partecipazione):

- a) una lista dettagliata della documentazione consultata, con fotocopie di particolari importanti, come disegni in scala o pagine di manuali rari;
- b) un elenco dei lavori effettuati sul modello, delle parti modificate, ecc.

Non bisogna mai dimenticare che una manifestazione modellistica è e deve essere:

- Un momento d'incontro amichevole fra appassionati, quindi privo di polemiche, rivalità e disappori.
- Un modo per osservare gli altrui modelli, allo scopo di apprendere nuove tecniche e correggere errori propri e di altri (tramite una critica seria e costruttiva).
- Un metodo per far apprendere ai visitatori (per la maggior parte non modellisti o appassionati) la storia e la tecnica in modo piacevole.
- Una possibilità di riunire altri modellisti, soprattutto principianti o giovani.
- Un'occasione di divertimento.

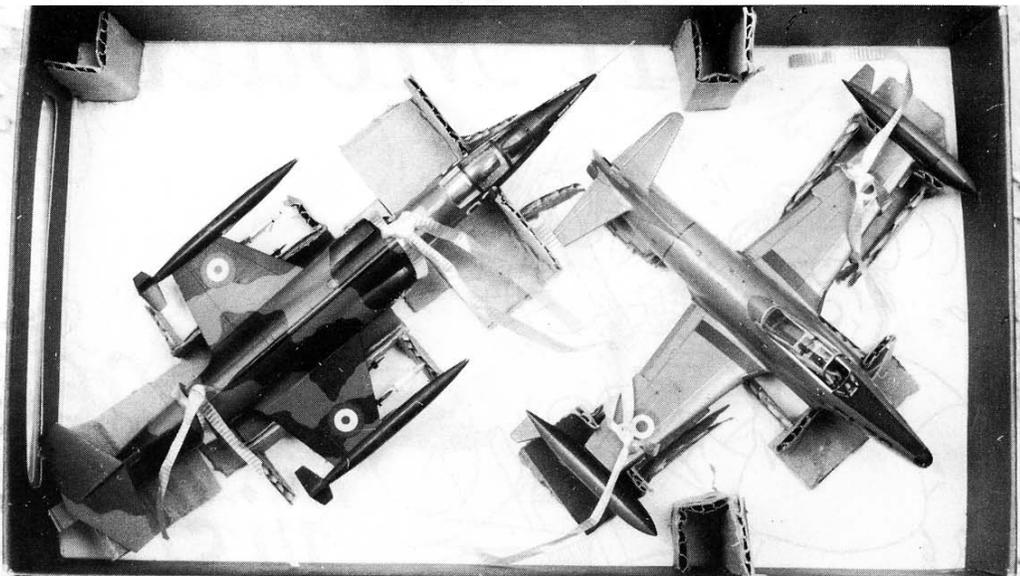
Detto questo concludiamo. Ci auguriamo che le nostre considerazioni scaturite da varie esperienze personali siano di qualche aiuto agli altri. Naturalmente attendiamo aggiunte o critiche al nostro lavoro. Buon modellismo a tutti!

**Mario Pieri**  
**IPMS # 1568**  
**Gruppo**  
**Plastimodellismo**  
**Fiorentino**

#### TABELLA RIASSUNTIVA

##### **COSA FARE:**

- Procurarsi una scatola robusta, possibilmente con coperchio.
- Ricoprire il fondo della scatola con una lastra di polistirolo espanso, e fissarvi i modelli con stecchini.
- Scrivere all'esterno della scatola il proprio nome e recapito e il nome dei modelli contenuti.
- Inserire nella scatola i cartellini esplicativi dei modelli.
- Verificare la stabilità dei modelli ai movimenti bruschi.
- Fissare saldamente i modelli ad una base, o spiegare come maneggiarli.
- In un concorso, allegare elenco dei lavori fatti e della documentazione consultata.



- Ringraziare le persone che si sono occupate dei nostri modelli.

##### **COSA EVITARE:**

- Scatole fragili, o con tetto e base soggetti a sfondamento.
- Modelli non ancorati alla scatola.
- Modelli non fissati alla propria base o poggiati su parti fragili.
- Modelli con parti fuoriuscenti dal contenitore o aderenti al coperchio.
- Parti da collocare sul modello dopo tolto dal contenitore.
- Modelli privi di cartellino esplicativo.

*Sopra: un esempio di imballaggio realizzato partendo da una scatola per camicie. I modelli sono appoggiati ad elementi di cartone appositamente sagomati, in modo da tenerli distanziati fra loro e sollevati dal fondo. Un po' troppo complicato e poco sicuro da operare il sistema di ancoraggio dei modelli, realizzato con comune nastro da regali annodato. (Imballaggio e modelli di Claudio Narduzzi)*

*Sotto: Ecco infine il sistema più veloce e meno costoso per imballare i propri modelli (nonché il più sicuro per doverli restaurare al termine di ogni trasporto...). Una tiratina d'orecchie a Tarquinio Prisco.. (la prossima volta vogliamo vedere imballaggi degni dei capolavori che realizza!).*

*Tutte le foto sono di Francesco Gasparoni, IPMS Venezia & Mestre.*

- Contenitori anonimi.
- Scatole di dimensioni sproporzionate ai modelli contenuti, o con troppi modelli dentro.
- Maledizioni e percosse a chi abbia inavvertitamente danneggiato i nostri modelli nel trasporto. ☞

# Il Modellismo: una faccenda rischiosa!



Per iniziare vorrei accertarmi che i lettori siano *VERI* modellisti, cioè quegli ardimentosi che si cimentano con due dei generi più pericolosi per l'umanità: scorie nucleari o chimiche? No, colla cianoacrilica e coltellini X-Acto!

I collezionisti e "teorici", per quanto importanti nella nostra Associazione, possono prendere un sonnifero o leggere un articolo di carri (entrambi mi fanno dormire), perché troveranno difficoltà ad identificarsi con questa storia.

Circa tre anni fa, come mia prima esperienza nel fai-da-te, decisi di costruire un tavolo da lavoro nel mio garage; per essere un principiante non me la cavai male (a parte una martellata sul pollice), realizzando un discreto tavolo. L'unico problema era una leggera pendenza del piano verso il davanti, ma considerando tutto decisi che poteva andare; non avrei mai immaginato che un così piccolo errore mi avrebbe perseguitato come in un racconto di Steven King.

Decisi quindi di inaugurare il mio tavolo costruendo un vacuform; coloro che sono familiari con le tecniche necessarie per questo tipo di kit sanno quanto siano indispensabili i coltellini e le colle cianoacrilate. Nell'assemblare le ali alla fusoliera del modello, un po' di colla (guarda caso) mi è finita sulla gamba dei pantaloni; l'ho rimossa subito ma il guaio era fatto: una bella "patacca" delle dimensioni di cento lire restava a far bella mostra di sé. Questo mi disturbò notevolmente, perché si

trattava dei miei pantaloni preferiti, ma decisi che li avrei utilizzati permanentemente come "pantaloni da lavoro" e mi rassegnai.

Mentre aspettavo che le stucature si seccassero, iniziai un modello di nave, verniciando lo scafo in rosso. Messo da parte anche lo scafo, con il coltellino iniziai a staccare alcuni piccoli pezzi dallo sprue. Naturalmente una fini per terra (Murphy docet) e mormorando varie oscenità mi misi a quattro zampe sul pavimento e iniziai la ricerca.

Ricordate la pendenza del piano del tavolo? Nel frattempo il coltellino, con una lama n. 11, stava lentamente rotolando... Naturalmente presa un po' di velocità il vigliacco è caduto dal tavolo, conficcandosi dietro la mia te-





sta, proprio sopra il collo. Urlando come un ossesso ho tentato di estrarre il coltello dal collo portando entrambe le braccia dietro la testa, e finalmente tolto il terribile X-Acto dalla scomoda posizione ho provato a rialzarmi, appoggiando una mano sul tavolo per far forza. Il mio indice si è infilato nel barattolino di "Hull Red" incautamente lasciato aperto e ha rovesciato tutto il contenuto sul mio braccio e sulla camicia.

A questo punto, con un buco in testa, la colla sui pantaloni ed il braccio e la camicia tinti di rosso, ho deciso che non avrei potuto sopravvivere ancora ad un'altra ora di modellismo ed ho chiuso la baracca, meta una doccia ristoratrice.

Ma ancora una volta i miei hanno dovuto sentire un urlo da far gelare il sangue lanciato dal capofamiglia. Infatti nel togliermi i pantaloni ho scoperto con grande dolore che la colla che apparentemente avevo rimosso era filtrata attraverso il tessuto incollandolo alla gamba. Ora, attaccato alla parte interna dei pantaloni c'era anche un bel pezzo di pelle.

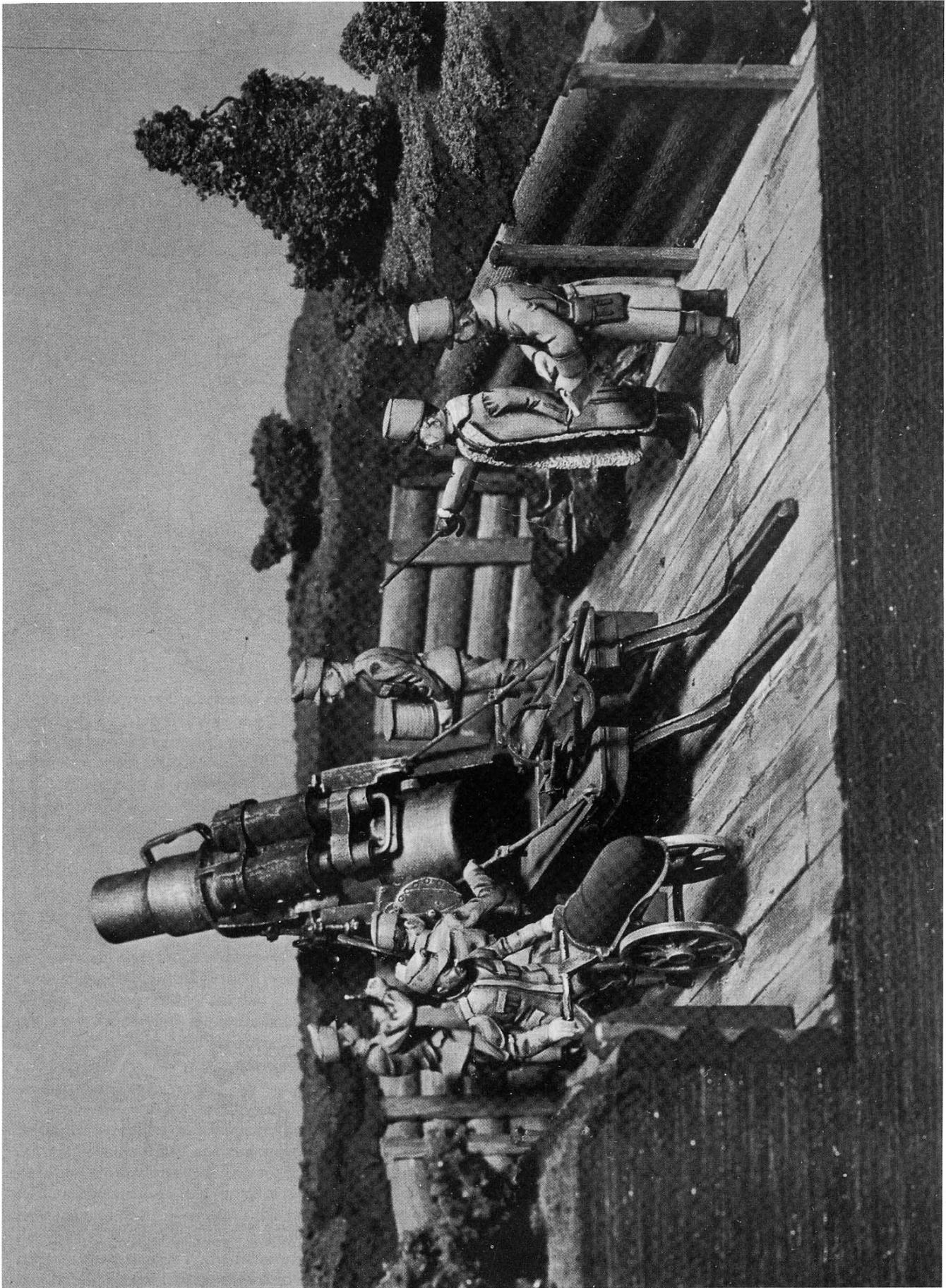
Dopo tutto sono riuscito a farmi la doccia, a mettere un cerottone alla gamba ferita e ringrazio il cielo di non aver dovuto dare spiegazioni anche per il buco nella testa, providenzialmente coperto dai capelli.

Sarei stato troppo imbarazzato nel dover spiegare a mia moglie quello che era successo nel garage, temendo che ritenesse suo marito un pazzo scatenato.....o no ?



Tradotto ed adattato da Marco Mai, IPMS-Modena da un articolo pubblicato su "IPMS JOURNAL" Vol. 4, no. 2, January 1992 - © IPMS-USA

Testi di Rusty White - Disegni di Russ Dillard





# SKODA

-Non solo auto-

## IL MORTAIO DA 305/8

*Antonello Lunetto, Milano*

**I**l parco cannoni del Museo della Guerra di Rovereto (TN) è tra i più vasti e completi d'Italia, con oltre 40 pezzi, dalla metà del sec. XIX alla II Guerra Mondiale, compreso l'imponente mortaio Scoda da 305/8 mod. 11, posto in Piazza del Podestà, ai piedi del castello.

Questo mortaio riveste un particolare interesse: è l'unico pezzo del quale si conoscano con esattezza le zone di impiego nella Grande Guerra (1914/1918).

Da una iscrizione che compare su un cartello posto sul muro del castello, iscrizione che una volta appariva sulla volata del mortaio, ora cancellata dalle intemperie, risultano le seguenti località che indicano dove il mortaio fu impiegato:

"Zarni, Bzura Sucka, Sochozcev, Visegrad, Gorlice, Prezmyl, Isonzo, Plava, Gorizia, Doberdò, Vhr, Trentino, Folgaria, P.ta Corbin, Arsiero"

E' uno dei rari esemplari ancor oggi esistenti e costituirono a suo tempo il vanto dell'artiglieria austro/ungarica. Le soluzioni tecniche adottate lo ponevano tra i migliori del suo genere, sia come arma che come traino motorizzato, trattive ideata da Porsche.

Venne catturato dalle nostre truppe durante un blitz nella notte tra il 2 e 3 novembre 1918 a Vipiteno. Due di questi

mortai da 305 mm, appartenenti alla XX batteria del II S.A.R. (Schwehre Artillerie Regiment) per la preparazione dell'offensiva del maggio 1916, vennero sistemati nel febbraio dello stesso anno nelle adiacenze del castello.

Il primo complesso venne posto immediatamente dietro lo sperone d'Alviano ed il secondo al di là del Leno. Alla fine di maggio, per seguire l'avanzata in appoggio ai reparti operanti, i pezzi della XX batteria venivano spostati in Valmorbia di Vallarsa e poco dopo ritirati, per avviarli, a causa dell'eccessivo logoramento, all'arsenale di Vienna, come risulta dal diario di guerra del Dott. Tadzysz Drobniak, Fahrnich della XX batteria del II S.A.R. Si sa che alcuni esemplari di questo mortaio rimasero in servizio nell'Artiglieria Italiana per tutta la II G.M., anche se non risultano impiegati in alcuna azione.

#### Caratteristiche:

- Denominazione: Mortaio da 305/8 Mod. 11
- Tipo: Materiale di artiglieria di armata di grande potenza, a tiro curvo, a traino meccanico.
- Nazione di Origine: Austria/Ungheria

- Nazioni Utilizzatrici: Austria/Ungheria, Italia, Cecoslovacchia, Germania, Jugoslavia.
- La bocca da fuoco era in acciaio con rigatura elicoidale destrorsa con 68 righe.
- L'otturatore era a cuneo orizzontale. Il meccanismo di sparo a percussione centrale era a ripetizione.
- L'installazione era composta dalla culla, dall'affusto, dal soprastuffo e dalla piattaforma. La culla era un manicotto, interamente rivestito in bronzo, nel quale il mortaio scorreva nel rinculo per la sua parte mediana: la lunghezza massima del rinculo era di 518 mm. Superiormente portava 2 cilindri del freno idraulico ed inferiormente il recuperatore idropneumatico e sue settori dentati per il puntamento in elevazione.
- I cilindri del freno contenevano 25 litri di glicerina con aggiunta di liscivia di potassa concentrata, quello del recuperatore ne conteneva 18 litri.
- L'affusto era composto da due fiancate ad alone rialzate con orecchioniere; la base poggiava sul sottastuffo, che a sua volta veniva fissato ad una piattaforma di legno con armatura in ferro, costituita da una parte centrale e da due ali che nel tra-

sporto venivano ripiegate in basso, dopo aver piegato la piattaforma sul carro.

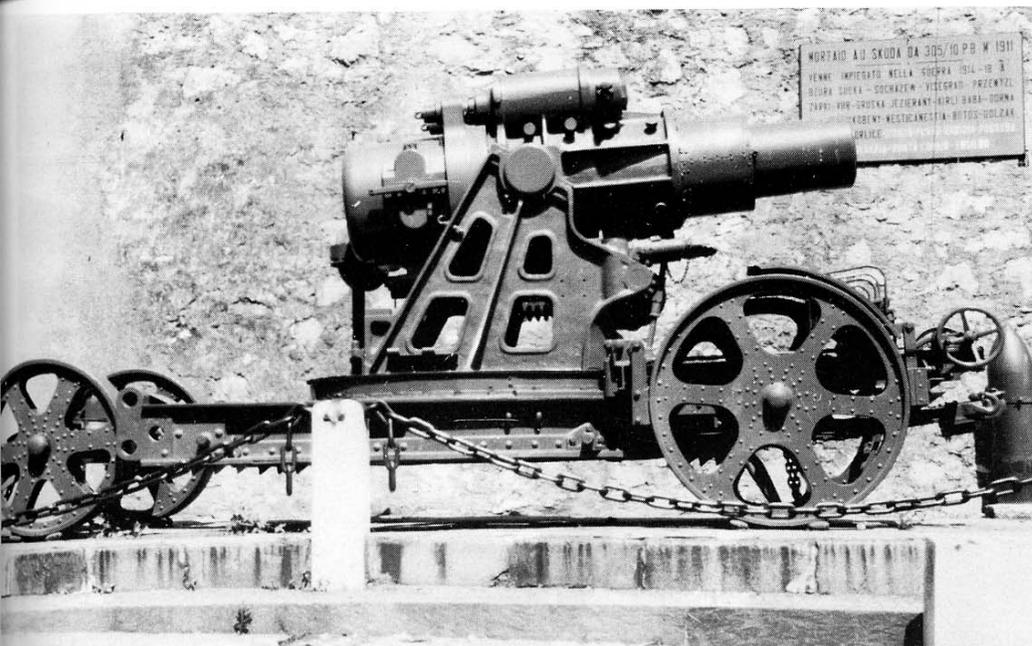
Ogni batteria era composta da due pezzi e comprendeva:

- 1 autovettura comando
- 1 autocarro da 3 t. per gli osservatori e telefoni
- 4 autocarri da 5 t. e 6 trattrici che portavano 11 granate ciascuna
- 1 trattrice con verricello per traino
- 1 officina mobile
- 2 autocarri per bagagliaio e viveri, uno dei quali rimorchiava un carro cucina da campagna.
- Per lo scarico e la messa in batteria occorrevano circa 12 ore. Il munizionamento comprendeva la granata pesante, quella leggera e la granata a palle. La carica era contenuta in un bossolo di ottone con innesco. Le cariche erano cinque.

#### Dati Tecnici:

- Peso Kg 5.936
- Peso completo Kg. 20.880
- Lunghezza mm. 3.050
- Lunghezza massima mm. 4.400
- Ingombro laterale mm. 3.680
- Settore di tiro verticale da +40° a +75°
- Settore di tiro orizzontale 120°





#### Caratteristiche balistiche:

- velocità minima 291 m/s
- velocità massima 407 m/s

#### Il Modello:

Uno dei modelli più complessi ed altamente dettagliati è senza ombra di dubbio il Mortaio Skoda da 305 realizzato dalla Superior Models in 54 mm. (1/35) e distribuito dalla Coulter/Bennet (USA).

Il kit, composto da moltissime parti, alcune delle quali molto piccole, altre mobili, non presenta nessuna difficoltà nel montaggio, essendo costruito in ottimo metallo esente da 'ave. Di notevole e finitura è la canna rigata. Quando è montato, il mortaio ha un'elevazione ed una depressione come il reale e può ruotare di 360°. L'otturatore e la culla sono funzionanti.

Incluse nel kit sono anche due carrellini porta munizioni di notevole fattura. Della stessa ditta, venduti a parte singolarmente, sono anche i cinque serventi più l'ufficiale visibili anche nella foto del modello completato.

Il kit include anche una serie di foto, con le quali è possibile creare un bel diorama.

Il modello in foto è stato pitturato prima con una mano di gun-metal della Humbrol ed ombreggiato con lo steel della Pacata sulle parti soggette a maggior usura, quindi "bagnato" con una soluzione molto liquida di marrone scuro ad olio e nero Humbrol, per far risaltare le varie scanalature. ☞

#### NELLE PAGINE PRECEDENTI:

- Pag. 16: Immagine del bellissimo diorama in scala 1/35 realizzato con il kit e gli accessori Superior Models.

- Pag. 17: Il mortaio Skoda da 305/8, in primissimo piano il meccanismo per l'alzo.

- Pag. 18: Operazioni di caricamento per questo esemplare, ripreso in Val Terragnolo. Sullo sfondo di vedono le ruote del traino.

#### IN QUESTA PAGINA:

- In alto: vista laterale dell'esemplare conservato a Rovereto, completo del carrello di traino.

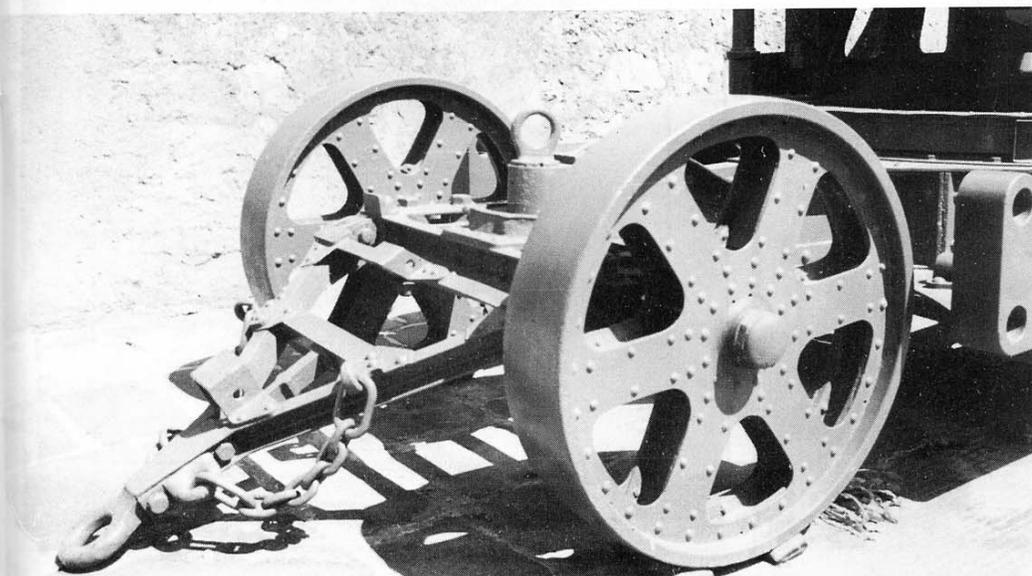
- Al centro ed in basso: viste più particolareggiate del carrello.

#### NELLA PAGINA SEGUENTE:

Altre immagini dell'affusto e della canna.  
Foto Lunetto



- Passo mm. 9.150 / 30 calibri
- Apparecchio di puntamento: cannocchiale panoramico a doppia graduazione per mortai da 305.

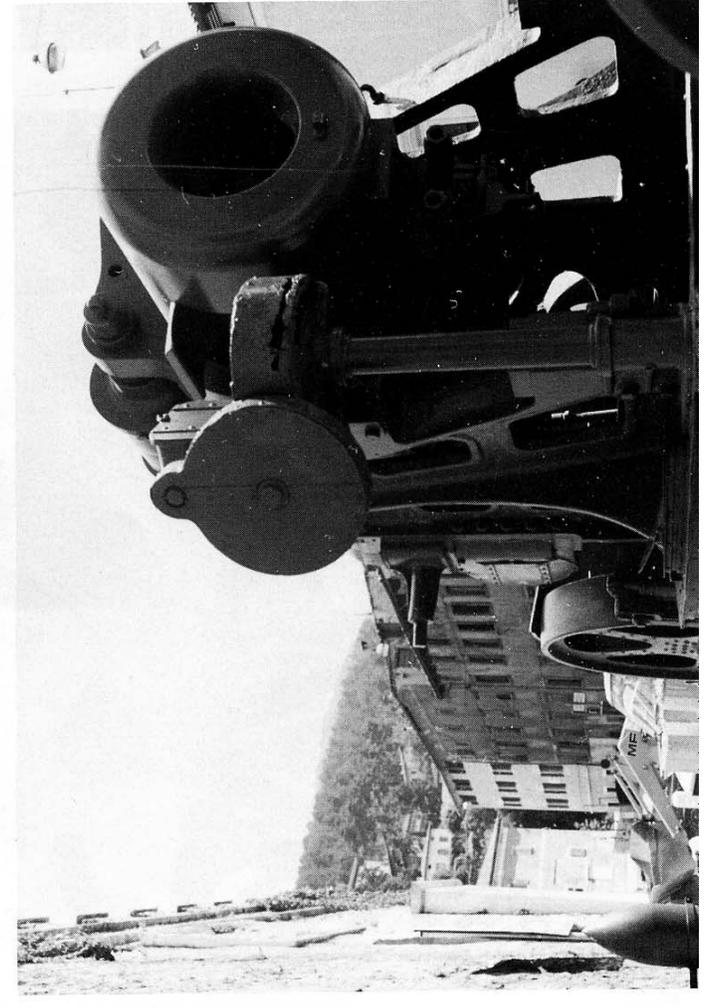
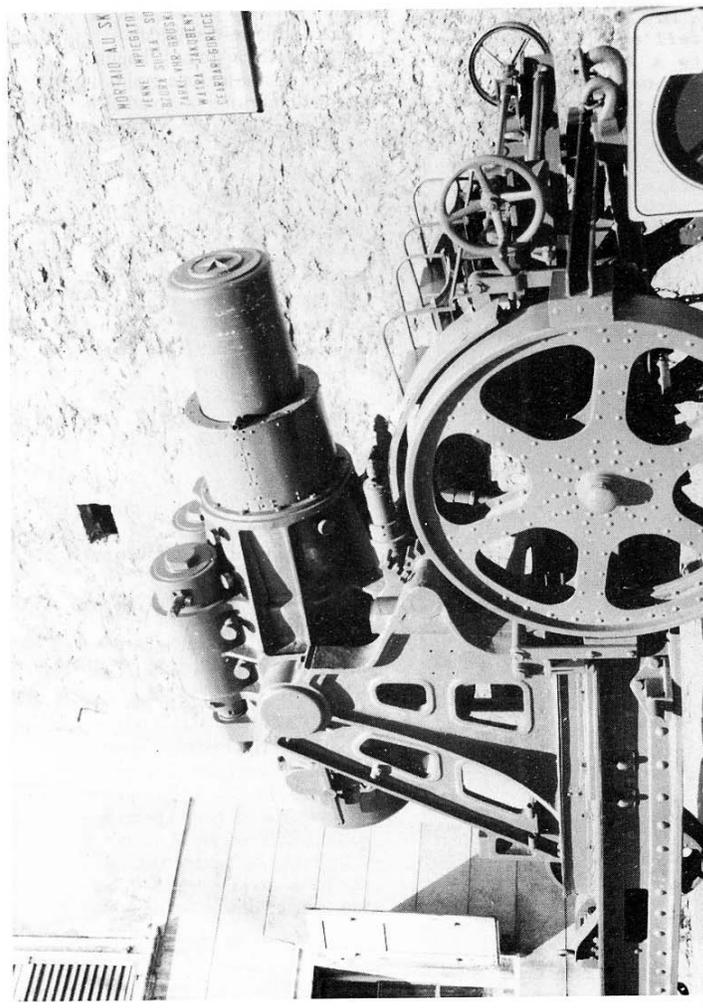
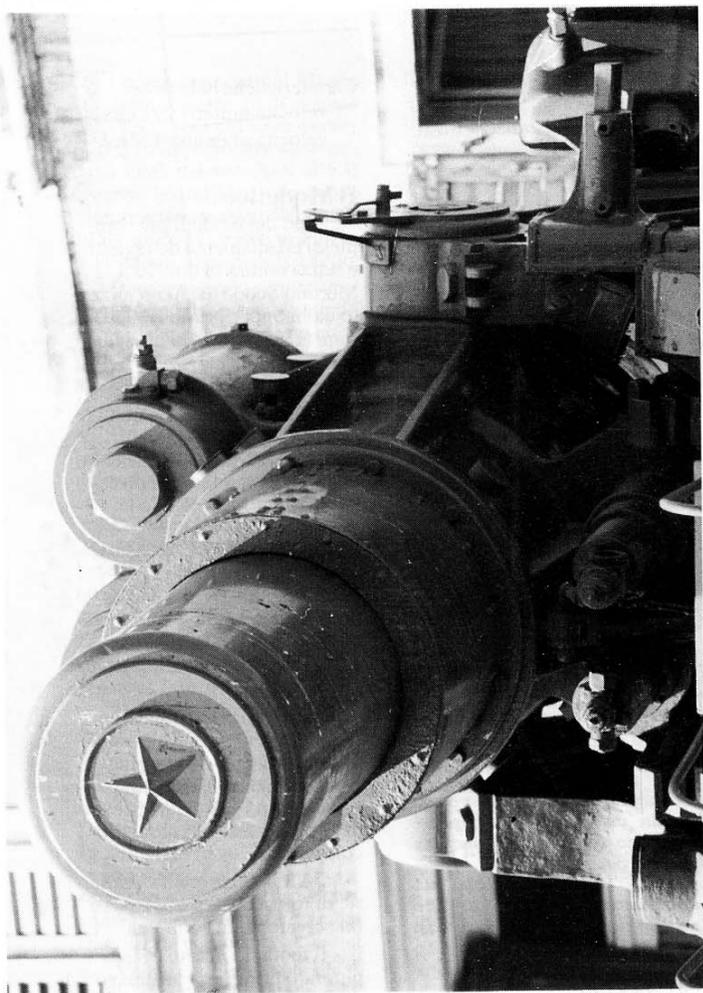


#### Bibliografia:

- Museo Storico Italiano della Guerra - Rovereto, Borozzi/Miorandi 1988
- Storia fotografica della Grande Guerra 1914/1928, A. Kozlovic, Ed. Rossato
- La Grande Guerra sugli altipiani 1914/18, T. Liber/U. Leitempergher/A. Kozlovic, Ed. Rossato.
- Artiglierie ed Automezzi dell'E.I. nella II G.M., N. Pignato, Ed. Albertelli 1972.
- Armi portatili, artiglieria e semoventi del Regio Esercito Italiano 1900-1943, G. Berussi, Intergest 1975.
- Dati tecnici sulle artiglierie in servizio n. 3242, 1938.

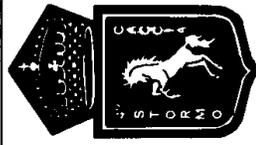
#### Ringraziamenti:

Vorrei ringraziare il Direttore del Museo, Sig. Renzo Brugnoli, Le Edizioni Gino Rossato che mi hanno permesso la pubblicazione di alcune foto; la Sig.ra Elisabetta Celè che ha avuto la pazienza di battere a macchina i miei appunti.



# AMI STARFIGHTERS

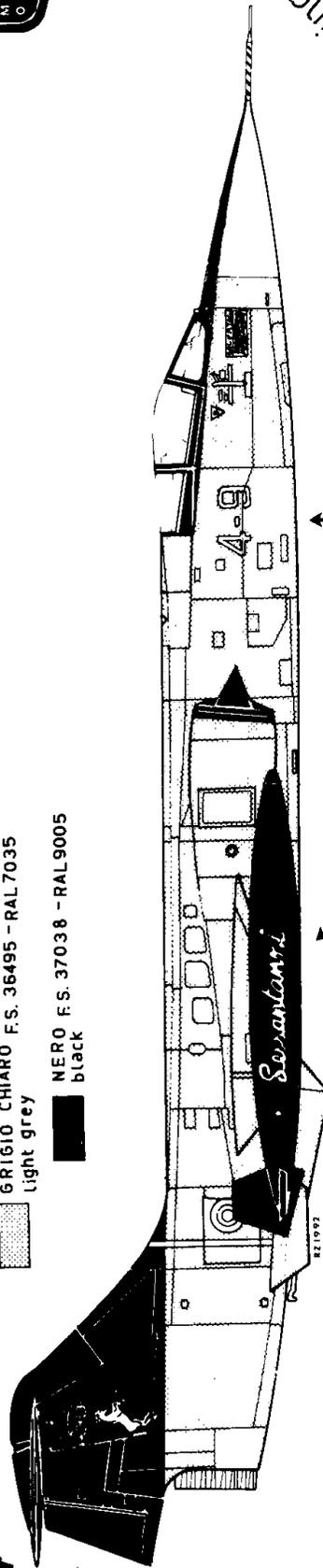
*Roberto Zambon, Pordenone*



4° STORMO : 60 ANNI YEARS

GRIGIO CHIARO F.S. 36495 - RAL7035  
light grey

NERO F.S. 37038 - RAL9005  
black



GRIGIO MARE MEDIO N°30  
(F.S. 36314 - RAL7000)  
E CONTORNO NERO  
medium sea grey N°30  
and black contour

4-9

*Sessantanni*

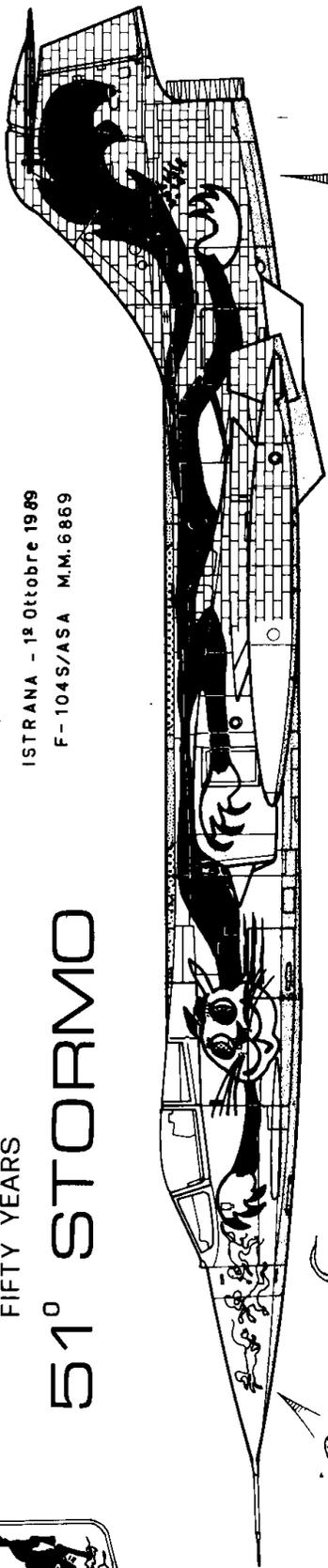
FEET  
METERS



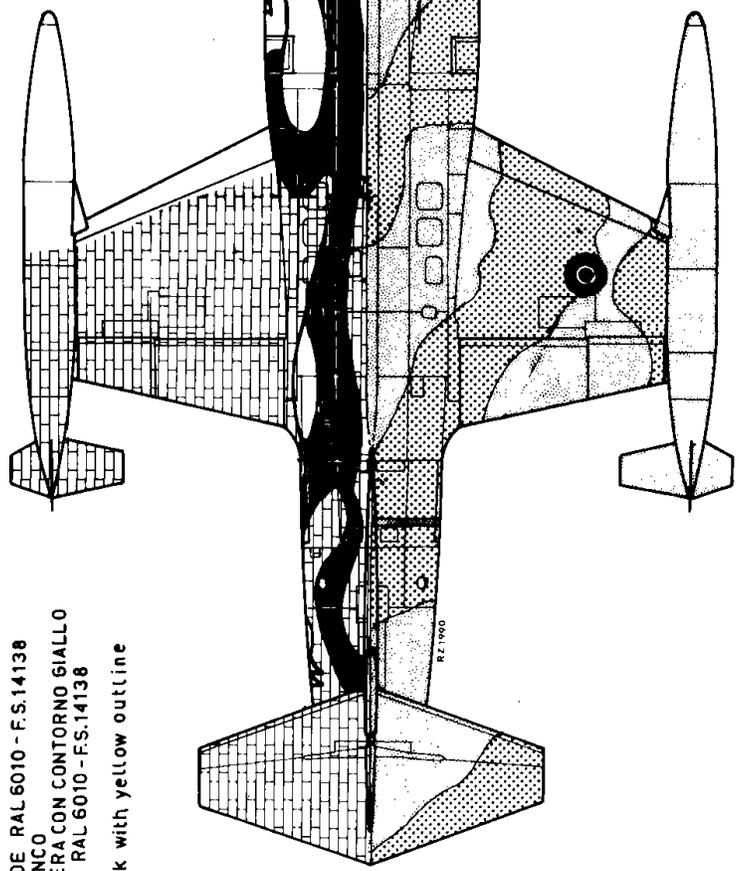
DRAWING BY  
R. P. M. S. - Italy

# CINQUANTENARIO FIFTY YEARS 51° STORMO

ISTRANA - 1<sup>a</sup> Ottobre 1989  
F-104S/ASA M.M.6869



CORPO: VERDE RAL 6010 - F.S.14138  
OCCHIO: BIANCO  
PUPILLA: NERA CON CONTORNO GIALLO  
body: green RAL 6010 - F.S.14138  
eye: white  
pupil: black with yellow outline



BIANCO - white  
RAL 9010 - F.S.17880

NERO - black  
RAL 9005 - F.S.17038

GIALLO - yellow  
RAL 1018 - F.S.13785

ARANCIONE - orange  
RAL 2004 - F.S.12246

GRIGIO MARE SCURO N° 27  
-dark sea grey n° 27  
RAL 7012 - F.S.36173

VERDE SCURO N° 28  
-dark green n° 28  
RAL 6014 - F.S.34086

ALLUMINIO N° 26  
-aluminium n° 26  
RAL 9006 - F.S.37178

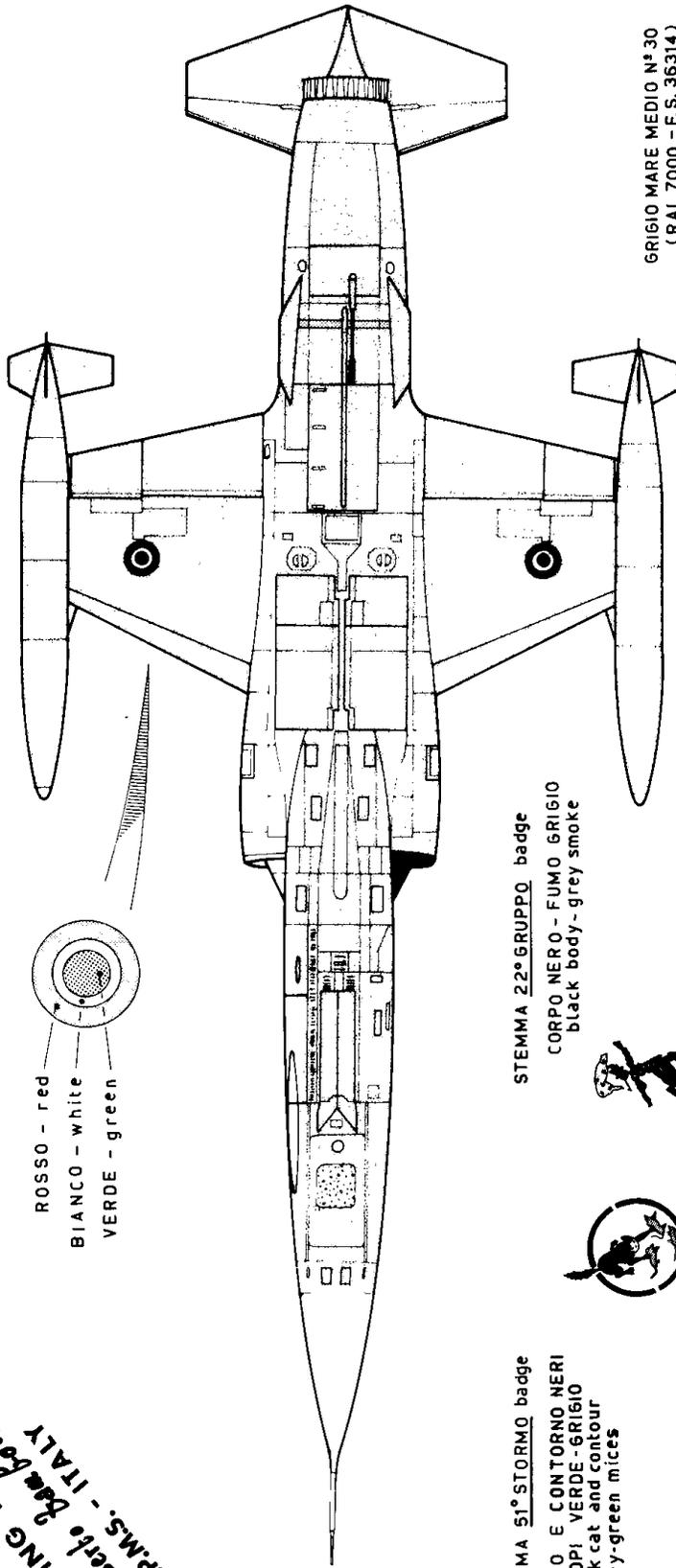


SHEET 1 of 2

DRAWING BY  
R. Gallo  
I.P.M.S. - ITALY

DRAWING BY  
Roberto Zanone  
I.P.M.S. - ITALY

ROSSO - red  
BIANCO - white  
VERDE - green



STEMMA 51° STORMO badge  
GATTO E CONTORNO NERI  
TOPI VERDE - GRIGIO  
black cat and contour  
grey-green mice

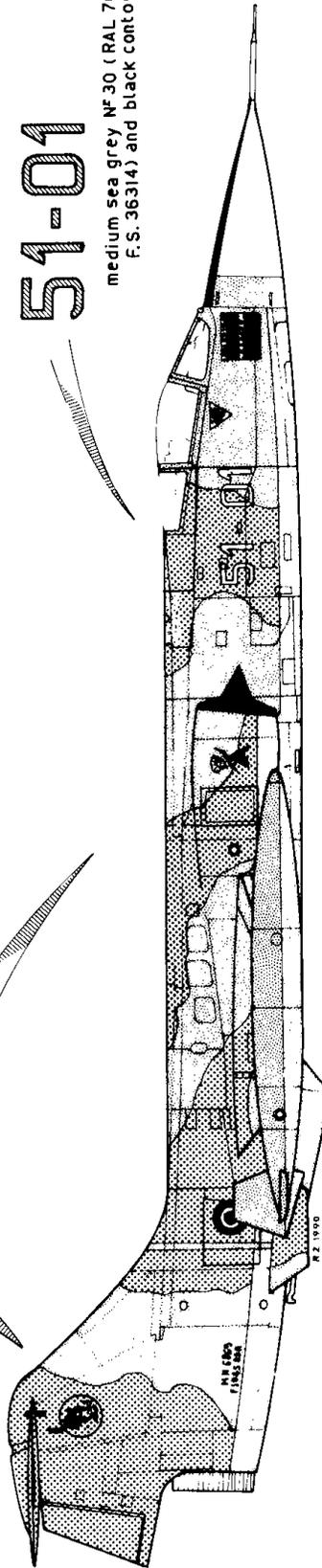
STEMMA 22° GRUPPO badge  
CORPO NERO - FUMO GRIGIO  
black body - grey smoke



GRIGIO MARE MEDIO N° 30  
(RAL 7000 - F.S. 36314)  
E CONTORNO NERO

51-01

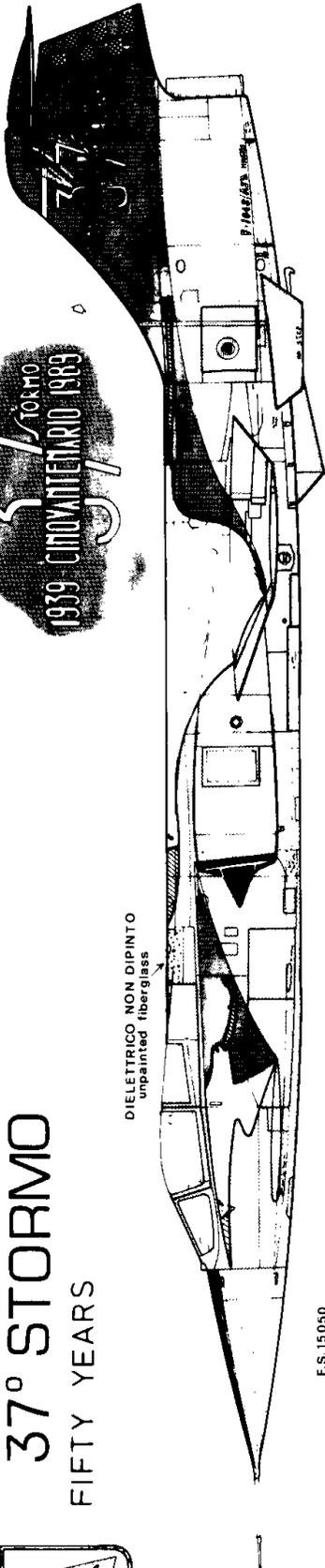
medium sea grey N° 30 (RAL 7000 -  
F.S. 36314) and black contour



# CINQUANTENARIO 37° STORMO FIFTY YEARS



DIELETRICO NON DIPINTO  
unpainted fiberglass



F.S. 26373

GRIGIO CHIARO  
light grey

F.S. 15180

AZZURRO  
azure

BIANCO  
white

F.S. 15050

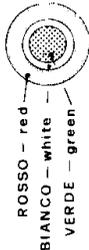
BLU  
blue

ALLUMINIO OPACO  
matt aluminium

ARANCIONE  
orange

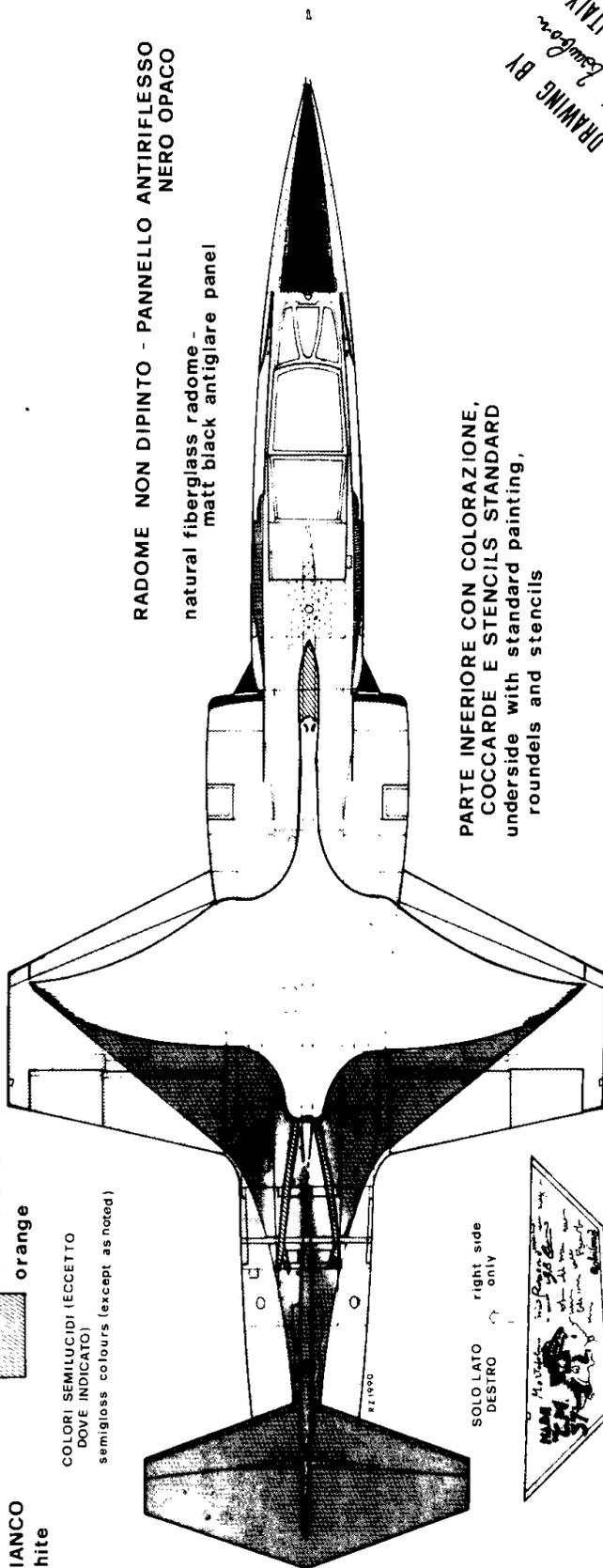
COLORI SEMILUCIDI (ECCEZZO  
DOVE INDICATO)  
semigloss colours (except as noted)

COCCARDA - roundel



ROSSO - red  
BIANCO - white  
VERDE - green

**F-104 S/ASA** MM 6781



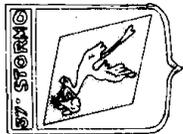
RADOME NON DIPINTO - PANNELLO ANTIRIFLESSO  
NERO OPACO  
natural fiberglass radome -  
matt black antiglare panel

PARTE INFERIORE CON COLORAZIONE,  
COCCARDE E STENCILS STANDARD  
underside with standard painting,  
roundels and stencils

SOLO LATO  
DESTRO  
right side  
only



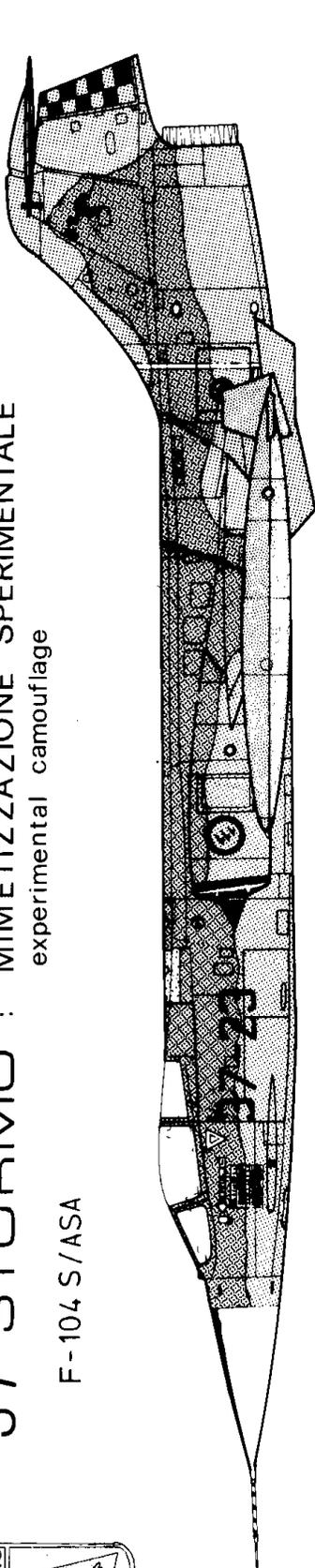
DRAWING BY  
Roberto Scalfaro  
I.P.M.S. - ITALY



# 37° STORMO

MIMETIZZAZIONE SPERIMENTALE  
experimental camouflage

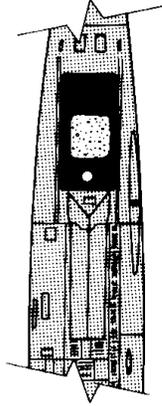
F-104 S/ASA



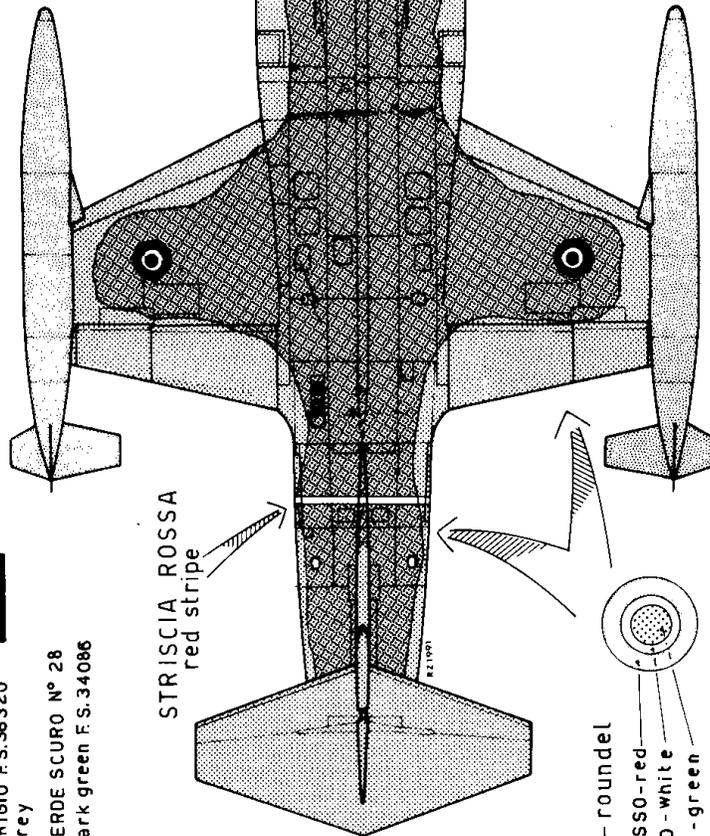
-  AZZURRO F.S. 35550  
light blue
-  VERDE SCURO N° 28  
dark green F.S. 34086
-  GRIGIO F.S. 36320  
grey
-  NERO F.S. 37038  
black
-  ALLUMINIO N° 26  
aluminium F.S. 37178



STEMMA - badge  
18° GRUPPO  
37° STORMO



VISTA PARZIALE PARTE  
INFERIORE MUSO  
scrap view underside  
of the nose



STRISCIA ROSSA  
red stripe

COCCARDA - roundel

- ROSSO - red
- BIANCO - white
- VERDE - green



# 37-23

DRAWING BY  
Roberto Bazzani  
I.P.M.S. - Italy

# RK

## Fabrizio Arletti Reggio Emilia

RK, ovvero Ritterkreuz: cosa meglio di questa ambita decorazione può condensare e rappresentare al meglio la tematica di questa nuova rubrica, ovvero la Luftwaffe della II Guerra Mondiale? Una piccola idea, nata quasi per scherzo, con un proposito ambizioso, quello di divenire uno spazio fisso all'interno del Notiziario. Il materiale non manca di certo, grazie allo stato di grazia di cui gode da qualche anno a questa parte la Luftwaffe, nel mirino delle varie ditte modellistiche che stanno sfornando continuamente nuove produzioni, condizionando conseguentemente tutto il mercato satellite di accessori, conversioni, decals, libri, eccetera; e con mia somma gioia, portafoglio a parte, il quale stenta nello stare al passo delle novità. Adottando la politica dei piccoli passi, RK tratterà inizialmente di recensioni, poi, in futuro.....vedremo, le idee non mancano. .

### MINISTRY OF SMALL AIRCRAFTS PRO- DUCTION

Da poco sul mercato, questa nuova ditta di origine canadese ha esordito con una serie di fogli di decals riguardanti la Luftwaffe, che vado con sommo piacere a recensire. Comune a tutti i fogli è un'elevato standard qualitativo, film sottili, buoni colori, tutti stampati a registro (dettaglio che si apprezza particolarmente negli emblemi di squadriglia e/o personali), una dotazione di croci alari e svastiche sufficienti per tutti i velivoli e, nei fogli in 1/48, stencils per due velivoli. Inoltre da lodare lo sforzo di proporre per lo più versioni nuove, e non i soliti aerei dei soliti assi. Ecco la mia analisi foglio per foglio.

**Art.7201 Messerschmitt Bf 109 E -Poland and France-**

In questo foglio sono presenti otto velivoli, di cui i primi sei rappresentati sono sicuramente i meno accattivanti in assoluto, con la linea di demarcazione tra il 70/71 e il 65 bassa in fusoliera, tipico dei 109 fin verso il 1940. Le rimanenti due versioni sono dedicate rispettivamente all'aereo dell'Oblt. Bertram, abbattuto nel maggio del '40, schema in 71/02 con linea di demarcazione sulla spina di fusoliera che è in 65 totale, mentre l'ultima versione dedicata ad un'apparecchio dello JG2 "Richtofen", in 71/02/65, ma con la fusoliera mimetizzata "a spugna". L'unico appunto che vorrei fare su questo foglio, riguarda l'"11 rosso" del IV/JG132; il colore del numero risulta essere, almeno nel foglio da me esaminato, di una tonalità un po' troppo arancione, anche se consideriamo il naturale effetto "tone down" di un modello in scala.

**Art.7202 Messerschmitt Bf 109 E -Battle of Britain-**

Qui le versioni presenti sono sette, e c'è anche un minimo accenno di stencils: per la precisione i triangoli gialli del carburante e l'insegna del pacchetto di pronto soccorso da posizionare sul portello radio. Il primo è l'E4 di Franz von Werra, abbattuto il 5 settembre 1940. Nonostante questo sia uno dei più fotografati 109 catturati dagli inglesi, la M.S.A.P. ha erroneamente riprodotto le insegne di vittoria sul lato sinistro della deriva. La fila inferiore era composta di 7 e non di 8 barre, perché l'ottava era posizionata dietro la svastica. Inoltre stato omissso il W.Nr., 1480, che occupava una lunghezza pari a 5 barre di vittoria, e, ancora, all'interno di ogni simbolo di vittoria vi era la coccarda della nazionalità degli aerei abbattuti. Nonostante questo sia un piccolo dettaglio, avrebbero potuto rappresentare le coccar-

de come stato fatto con il velivolo di G. Schöpfel, l'"1 giallo", altro aereo catturato di cui non manca certo il riscontro fotografico, dove la M.S.A.P. è riuscita a riprodurre sulle barre di vittoria un puntino bianco cerchiato in nero. L'unico appunto su questa versione riguarda, come per il precedente foglio, l'effetto arancione del rosso, particolarmente evidente nel drago alato, emblema del 9/JG 26. Lo stesso problema affligge il terzo velivolo: nell'insegna dello 4/JG 52, rappresentante un gatto arrabbiato con la schiena inarcata, rosso su disco bianco. Da notare come la M.S.A.P. indichi, nel foglio d'istruzioni, di posizionare il triangolo giallo del carburante sopra il numero 2, che in realtà non c'era. Per i pignoli aggiungo che quest'aereo aveva il W.Nr. 3417, mentre il "2 bianco" di Hans Illner era il 1160. Al contrario di quanto indicato nelle istruzioni, questo aereo aveva le croci alari sovradimensionate anche sopra le ali, ed inoltre manca il nome "Gretel" in rosso che era posizionato sotto il tettuccio. Il "13 bianco" ed l'"M giallo" sono riproposti correttamente, ma nelle note annesse ad ogni profilo potevano almeno specificare che il primo 109, W.Nr. 3576, era pilotato dall'Uffz. Arno Zimmermann, abbattuto sulla costa inglese il 7/10/1940, mentre il secondo, W.Nr. 3726, era pilotato dal Fw. Erhardt Pankratz. Un piccolo appunto sull'aereo di quest'ultimo: la barra verticale del III Gruppe mi sembra un po' troppo spessa, se rapportata a quella presente sull'aereo reale. L'ultima versione attribuita ad un velivolo dello JG 53, codificato "+ -", dalla particolare fascia rossa che circondava la cofanatura motore (versione scelta anche dall'Airfix per la riedizione del suo 109 in 1/24), che sostitui per un breve periodo, a seguito di una misteriosa direttiva dello stesso Goering, il celebre "Asso di Picche". Per dovere di cronaca, aggiungo alle stringate note del profilo che questo velivolo, W.Nr. 5375, pilotato dal 51enne Haupt. Wilhelm Meyerweissflog, fu abbattuto il 5 settembre 1940 nei pressi di Manston.

**Art. 7203 Messerschmitt Bf 109 E -North Africa & the Med-**

Sette versioni anche in questo foglio, dai più disparati schemi mimetici. Su tre velivoli ho rilevato, però, alcune inesattezze. Nel 109 di L. Franziskeit manca, all'interno dello , una piccola "A" nera

bordata in bianco; nell'aereo dello III/JG 27, un E-4B "nero", il timone è da colorarsi bianco e non giallo come specificato dalle istruzioni. Un discorso più ampio va fatto per il "12 bianco" di Joachim Münchenberg. Innanzitutto il "12" era bordato in nero, e ricordatevi che sul lato destro del timone l'ultima fila con solo tre simboli di vittoria partiva dall'esterno. Inoltre nessuna foto sicuramente attribuibile al "12 bianco" presenta la banda verticale del III Gruppe. Anzi, una bella foto che appare sul libro francese "Le Messerschmitt sur le front mediterranean", Editions Atlas, scattata tra il 12 e il 23 aprile, (testimoniabile dal timone con 36 vittorie), illustra il suddetto aereo con la classica banda bianca indicante il teatro operativo.

**Art. 7204 Messerschmitt Bf 109 E -Russian campaign-**

Poco interessanti, a mio avviso, le versioni qui rappresentate. Abbastanza anonimi sono l'esemplare slovacco e quello rumeno, che un'errata corregge illustra correttamente con la fascia gialla in fusoliera. Da notare però che l'errata corregge deve estendersi anche ad un'altro aereo presente in questo foglio, il "6 bianco": Sicuramente si tratta di una banale svista da parte della M.S.A.P., visto che questi due soggetti sono ritratti nella stessa foto. Unico vero errore all'interno di questo foglio riguarda il 109 S9+CD del III/SKG 210, con il cofano motore adornato da una vistosa vespa gialla. L'errore consiste nel numero delle sezioni del corpo dell'insetto, che sono in realtà 6, non 10 come propostoci. Nello stesso errore incappò a suo tempo anche l'Hasegawa, quando commercializzò la scatola dedicata al 109 E.

**Art. 7205 Messerschmitt Me 262**

Questo foglio, studiato per i modelli Hasegawa, include sette versioni (più gli stencils per un velivolo) sostanzialmente corrette, come araldica e schemi di colorazioni, ma un difetto, abbastanza vistoso ed importante, affligge tutto il foglio: la scelta sbagliata del carattere usato per riprodurre i vari numeri di matricola. In realtà erano più quadrati, più spessi, ed i numeri 6,8,9,0 erano tagliati a metà a causa della mascherina usata per verniciare il numero sulla deriva. Al contrario di quanto specificato nel foglio d'istruzioni, sul "17 bianco" sono da omettere le croci subalari, nell'"F

nero" del Maj. Schenk non erano presenti le due piccole bugne sulle cofanature degli Mk 108 (e, qualora la vostra scelta cadesse su questo soggetto, ricordatevi di applicare al carrello anteriore la forcilla antitorsione), mentre per il bellissimo "5 giallo" dell'ISS 1, le bugne erano rettangolari (!), la punta del naso era gialla e, unico 262 fotograficamente documentato, aveva il poggiatesta blindato.

#### Art. 7206 Focke Wulf FW 190 D9

Finalmente un foglio specifico dedicato a questo che sicuramente uno dei più begli aerei ad elica di tutti i tempi. Sono presenti cinque versioni più gli stencils sufficienti per un velivolo. Purtroppo, come nel foglio precedente, anche qui si nota l'errata riproduzione dei caratteri usati per i W.Nr. dei velivoli. Inoltre, nel 190 "nero", W.Nr. 210194, anche il "4" usato nel formato sbagliato. Un'altro errore riguarda il Dora " + -", dove il davanti alla croce era leggermente disassato rispetto alla croce. Inoltre il mi sembra riprodotto con un'angolazione troppo acuta.

#### Art. 4801 Messerschmitt Bf 109 E - Poland and Britain

Per realizzare questo foglio, la ditta canadese non ha fatto altro che scegliere tre versioni per ciascuno dei fogli n. 7201 e 7202 e pantografarli alla bisogna. Da notare che il colore usato in questo foglio per l'"11 rosso" del IV/JG 132 è corretto, ed anche la barra verticale dell'"M giallo" del 6/LG 2 è buona. Rimane l'errore sui simboli di vittoria nell'aereo di Franz von Werra. Completano il foglio gli stencils per due velivoli.

#### Art. 4802 Messerschmitt Bf 109 F

All'interno di questo foglio comprendente sette versioni più stencils per due aerei, spiccano tre versioni a mio avviso s-t-u-p-e-n-d-e; un F4 del Technischer Offizier del III/JG 3, "nero", con schema superiore in tre colori (70,74,02 oppure 74,75,76 oppure 70,74,76?), il "4 nero", un F2 dello JG 52 con schema in 74 totale, con striature in 76 e un non ben identificato color porpora! Questo particolare velivolo era talmente atipico da essere soggetto di tre fotografie a colori, riprodotte all'interno di "Planes of the Luftwaffe fighter Aces", vol.2 pag.81. Il terzo velivolo l'F4B di F. Liesendahl, 10/JG 2, "1" blu e non giallo come solitamente affermato su varie fonti (anche

la Superscale in un foglio di recente uscita è incappata in questo errore). Due osservazioni ancora su questo velivolo: la mancanza del W.Nr. 7629, perfettamente riproducibile vista la scala, e la presenza superflua dell'emblema che sarebbe da posizionare sul lato destro della cofanatura motore, che è in realtà assente. Un'altro errore presente in questo foglio, e riguarda il 109 del III/JG 3 di cui sopra. L'insegna dello JG 3, una "U alata", era sempre rivolta in avanti; la M.S.A.P. anziché riprodurre l'emblema in modo speculare, ce ne offre due uguali; in questo modo, a modello finito l'insegna sul lato destro risulterà rovesciata. Le rimanenti quattro versioni riguardano un F4 Trop in 79/78, un F4 con mimetizzazione invernale temporanea in bianco lavabile e due 109 con schema in 74/75/76 di cui uno appartenente all'asso Hans Philipp.

Giunte appena in tempo prima della consegna in Redazione di questa mia recensione, ho ricevuto dalla M.S.A.P. le sue ultime produzioni. Si tratta di sei fogli tutti in scala 1/48, che non fanno altro che confermare ed accrescere le lodi di cui sopra, in apertura di recensione.

#### Art. 4803 Messerschmitt 262

Questo foglio comprende sei soggetti, di cui cinque presenti anche nel 7205, precisamente l'"F nero" del Maj. Schenk, il "17 bianco", il "5 giallo", il "3 verde" e il biposto notturno "8 rosso". Per tutti vale ciò che ho scritto in tale foglio, e l'errore dei caratteri usati per i vari W.Nr. si nota maggiormente nel "5 giallo". Il sesto soggetto è il "4 verde + -", I/JG 7, dove però sospetto un errore nella forma del 4. Purtroppo, l'unica foto che ritrae l'aereo, (Reichsverteidigung, Die deutsche Tagjagd 1943-45, Podzun Pallas, pag. 158), non è di buona qualità.

#### Art. 4804 Messerschmitt Bf 109 E - North Africa & Russia

Cinque versioni in tutto, due estrapolate dal foglio 7203 (il S9 + DR e il < + - di G. Rodel) e le restanti tre dal foglio 7204. Noto con piacere che il S9 + CD dalla vistosa vespa gialla è questa volta riprodotto correttamente, con il corpo dell'insetto a sei sezioni, mentre per l'"U bianco", non è specificato che nel lato dx la croce in fusoliera aveva il braccio superiore leggermente obliquo, come un piccolo inserto ci mostra nell'edizione in 1/72. Completa il foglio l'ano-

nimo "65 giallo" dell'aviazione rumena.

#### Art. 4805 Focke Wulf FW 190 D-9.

Per questo foglio vale, in tutto e per tutto, ciò che ho scritto per il 7206, di cui questo è la versione per il quarto di pollice..

#### Art. 4806 Messerschmitt Bf 109 G-10

Finalmente un foglio dedicato a questa bellissima versione del caccia tedesco, da abbinare con il modello Monogram recentemente reimmesso in commercio, e che porta ancora bene i suoi quasi quindici anni d'età. Notiamo con piacere la presenza di un aereo della R.S.I., il "17 nero" di L. Baldi, il cui profilo a colori appare nel libro della Monogram dedicato ai "nostri" 109; molto bello il "22 blu", nel tardo schema in 81,82,76, con timone e fascia sul naso in giallo. Nel profilo accluso al foglio d'istruzioni manca però l'attacco del serbatoio (Rustsätze R3), non è specificato che 1/3 dell'ogiva era bianca ed è da omettere il mast dell'antenna solidale al tettuccio. Riguardo il "30 nero" c'è ben poco da dire; il soggetto è stato ottenuto tramite due foto apparse in "Broken Eagles" vol.2, che mostrano il rottame capovolto di questo aereo. C'è poco da dire anche al riguardo del "12 rosso", della Reale Aviazione Ungherese, che passa alquanto in sordina, mentre vorrei spendere due parole a proposito dell'ultimo soggetto, il "14 nero", 2/JG 3, mimetizzato in 76 totale, per l'impiego ad alta quota come scorta dei FW 190 Rammjäger. Nonostante sia un G-6 AS, è stato inserito nel foglio dei G-10 per le somiglianze esterne esistenti tra le due versioni. Bernd Barbas, nel suo "Planes of the Luftwaffe fighter Aces" vol.2 pag.164, ci offre un profilo molto esauriente di questo velivolo: c'è il W.Nr. 412179, che ci conferma essere un G-6, il tettuccio Erla ha il "vecchio" poggiatesta blindato invece del blindovetro che diverrà standard successivamente, ed inoltre viene fatta notare la marcata scia nera dei gas di scarico lungo le superfici laterali della fusoliera, tipico effetto dei motori equipaggiati con il GM1 (Umbaurüstung U2), per aumentare la potenza ad alta quota (confermato anche dalla presenza del portellino sul lato dx, dietro all'anello del radiogoniometro, presente solo nel caso di equipaggiamenti MW 50 o GM1). Quello che non ho trovato, però, è un riscontro fotografico di questo velivolo,

ed io mi chiedo se il profilo di quest'aereo sia stato ottenuto con la sola testimonianza del pilota, senza essere suffragata da foto. Personalmente non sono molto favorevole ad azioni di questo tipo. Qualcuno è forse a conoscenza di una foto di quest'aereo? Comunque, concludendo, ammettendo che il velivolo sia corretto, la M.S.A.P. tornata ad incappare nell'errore di non riprodurre specularmente l'emblema dello JG 3, come già rilevato nel foglio 4802.

#### Art. 4807 Messerschmitt Bf 109 B,C,D

Sei versioni per questo foglio, da abbinare al modello Hobbycraft da poco sul mercato. Cinque soggetti sono nel primitivo schema in 70,71,65, con i verdi a coprire totalmente la fusoliera, mentre l'ultimo, appartenente ad una scuola di volo di Vienna, sfoggia uno schema con i verdi 70/71 sulla spina di fusoliera, che è in 65 totale. Unico errore presente in questo foglio, la "mano nera", emblema del 1/JG 137, posizionata alla rovescio; il pollice della mano era orientato verso l'alto. Nonostante non sia specificato dalle note accluse, la fascia in fusoliera, che indica il comandante di squadriglia, era sicuramente nera/bianca/nera.

Il sesto foglio, art.4808, è dedicato al Morane Saulnier MS 406, che non recensisco perché esula dalle mie competenze e non sarei perciò in grado di rilevare eventuali inesattezze, ed inoltre non rientra nella tematica di questa mia rubrica. Posso dire che comprende cinque versioni, roundels per due esemplari, nessuno stencil, una tabella indicativa dei colori con relativi riferimenti F.S., note esplicative sugli schemi mimetici adottati.

Nonostante i vari errori riscontrati, il giudizio complessivo di questi prodotti non può che essere più che positivo, e speriamo, per la gioia degli appassionati della Luftwaffe come il sottoscritto, che la M.S.A.P. continui su questa strada. Gli aerei della Luftwaffe sono tanti ed il gap da riempire è ancora grande. Per ricevere le decals scrivete a:

### Ministry of Small Aircraft Production

- Box 94, Stn. A, Quebec J8Y 6M7, Canada oppure via FAX: (819) 771 - 8996. I fogli in 1/72 costano USD 6.00 cadauno, mentre in 1/48 il prezzo di USD 7.00 più spese postali.

# Considerazioni Puntualizzazioni Precisazioni Aggiornamenti...

Con riferimento alle brevi note modellistiche sui Canadair CL.215 italiani, pubblicate sul Notiziario 3/4 1991, preciso che l'esemplare 15-51 aveva la MM 62018. Gli altri tre CL.215 usati per un breve periodo dal 15° Stormo sono stati i seguenti: 15-52 MM 62019, 15-53 MM 62023 e 15-54 MM 62024. Poiché le brevi notizie pubblicate nell'ambito di detto articolo (che, ovviamente, aveva un taglio prettamente modellistico) presentano qualche imprecisione, mi permetto di puntualizzare brevemente la storia dei CL.215 italiani.

Nel giugno 1982 i primi due CL.215 (per la precisione dovrebbero essere dei CL.215 IA10) sono stati consegnati a Ciampino al Ministero dell'Agricoltura che li ha affidati per l'impiego al Servizio Aereo del Corpo Forestale dello Stato. Questi due aerei hanno ricevuto le marche civili italiane nell'ottobre del 1983.

Il 15/10/84, nell'ambito del 15° Stormo, è stato costituito il 46° Centro Protezione Civile (53° e 54° Sq.) che dal 31/10/84 ha preso in carico i due CL.215. Nel secondo semestre del 1984 (circa settembre/ottobre) sono stati ordinati altri due CL.215, poi consegnati tra la fine di agosto e l'inizio di settembre dell'anno successivo. Questi ulteriori due aerei sono stati ufficialmente consegnati al 46° Centro P.C. il 4/9/85; inizialmente, in mancanza di sufficienti equipaggi militari, sono stati utilizzati equipaggi civili italiani e canadesi.

Successivamente, con ordinanza del 20/5/87, il Ministero della Protezione Civile decideva che i quattro CL.215 dovevano essere gestiti da una nuova società privata (la SISAM). In applicazione di questa disposizione, il 46° Centro P.C. cedeva due aerei nel luglio 1987 e gli altri due alla fine dello stesso anno.

Il 27/1/89 viene perso il primo CL.215, che precipita vicino a Vado Ligure (SV); in sostituzione di questo, un nuovo aereo è consegnato all'inizio di settembre 1989.

Nel giugno del 1990 due aerei usati (ex Egregio del Aire) vengono acquistati per potenziare la piccola flotta antincendio, dopo la revisione da parte della stessa SISAM.

Il 6/8/91 precipita un altro CL.215, e così restano disponibili cinque esemplari. Alla fine del novembre 1991 ho però letto che la SISAM dispone di sei CL.215: non so se si tratta di un errore o se è stato effettivamente consegnato un ulteriore esemplare. Nella tabella allegata riporto più dettagliatamente le informazioni di carattere "spotteristico" su questi aerei.

Nell'occasione avrei anche qualche considerazione sull'interessante articolo pubblicato sul Notiziario 2/1991, relativo ai Tornado italiani nel Golfo.

Più in particolare, da quanto pubblicato non sono riuscito a capire esattamente quali erano le MM dei primi otto aerei partiti e quelle dei dieci tomati il 15 (e 17) marzo 1991.

Il 25/9/90 a Gioia del Colle erano presenti 12 Tornado, dei quali 8 sono partiti e 4 sono stati utilizzati come riserva. A quanto mi risulta, certamente sono partite le MM 7019, 61, 67, 73, 74, 76 e 88 mentre tra le riserve c'erano le MM 7035 e 70. L'altro aereo partito è quindi da ricercare tra le MM 7050, 75, 86 "avvistate" in quella circostanza. Oltre ai 4 aerei restati in Italia dopo la prima partenza, all'inizio di ottobre del 1990 presso il 1° RMV c'erano altri 5 Tornado in fase di "modifica" per l'uso nel Golfo Persico. Nel novembre 1990 si è avuta la prima sostituzione dei Tornado di Al Dhafra (penso tutti e otto, ma non sono sicuro), utilizzando probabilmente le prime quattro riserve e

le altre macchine modificate dal 1° RMV. Successivamente l'organico del Reparto Volo Autonomo Golfo Persico è stato portato a 10 velivoli: i nuovi due sono arrivati ad Al Dhafra il 21/12/90. Dopo l'abbattimento dell'aereo di Bellini e Cocciolone, un nuovo Tornado è stato inviato nel Golfo il 19/1/1991.

A metà marzo 1991 si è avuto il rientro di 10 aerei a Gioia del Colle: tra questi certamente le MM 7019, 61, 67, 71, 75, 76, 80 e 88, probabilmente la MM 7081. Quindi ne manca ancora uno. Oltre agli aerei effettivamente impiegati in Medio Oriente, ne sono stati preparati alcuni altri che però sono sempre restati in Italia: io ho complessivamente identificato 23 Tornado "desertificati". Nella tabella di seguito ho riportato tutte le notizie di cui dispongo in merito a questi aerei. Spero che con il contributo dei soci che hanno avuto modo di essere presenti al rientro o comunque di avvi-

cinare gli equipaggi, sia possibile chiarire i dubbi residui.

**GIORGIO  
CATELLANI  
S. MARTINO IN  
RIO (RE)**

Ringrazio per essere stato citato più volte sul Notiziario 1/1992; purtroppo devo però rilevare:

1) Non è vero, se si va a leggere quanto ho scritto sul no. 3/91 del Notiziario GMT, pag. 43, che della c.d. "Camionetta mod. 43" sia stato prodotto un solo esemplare. Lo si doveva desumere dal n. 9 sulla carrozzeria. La foto non è di fabbrica, intanto, ma del Centro Studi Motorizzazione (RM). Oltre le foto del veicolo valutato dal C.S.M., ne pos-

## CL.215 ITALIANI

C/N	MARCHE CIVILI	MM	CODICI	NOTE
1071	C-GKDN	-	-	Consegnato a Ciampino 6/82
	C-GKDN	-	-	Preso in carico da C.F.S. 6/7/82
	I-CFSQ	-	-	Iscritto al RAI dal 4/10/83
	-	62018	-	MM da 31/10/84
	-	62018	15-51	Notato da 2/85 a 27/2/87
1072	I-CFSS	-	1	Iscritto al RAI da 18/7/87
	I-CFSS	-	1	Precipitato a Vado Ligure (SV) 27/1/89
	C-GKDP	-	-	Consegnato a Ciampino 6/82
	C-GKDP	-	-	Preso in carico da C.F.S. 31/7/82
	I-CFSR	-	-	Iscritto al RAI da 4/10/83
1074	-	62019	15-52	MM da 31/10/84
	-	62019	2	Notato da 12/84 a 27/2/87
	I-CFST	-	2	Iscritto al RAI 18/7/87
	I-CFST	-	1	Ricodificato dopo incidente I-CFSS
	-	-	-	Notato da 3/90
1077	C-GKDV	-	-	Parte da Montreal per Italia 29/8/85
	C-GKDV	-	-	Preso in carico da 15° St. 4/9/85
	C-GKDV	-	-	Cancellato dal Registro Canadese 12/85
	-	62023	-	Notato senza codice nel 1/86 e 4/86
	-	62023	15-53	Notato da 5/86 a 21/3/87
1108	I-CFSU	-	3	Iscritto al RAI da 15/1/88
	I-CFSU	-	2	Ricodificato dopo incidente a I-CFSS
	-	-	-	Notato da 3/90
	C-GKEC	-	-	Preso in carico da 15° St. 4/9/85
	C-GKEC	-	-	Cancellato dal Registro Canadese 12/85
1034	-	62024	-	Notato senza codice nel 1/86 e 4/86
	-	62024	15-54	Notato da 6/86 a 4/10/87
	I-CFSV	-	4	Iscritto al RAI da 15/1/88
	I-CFSV	-	4	Notato sino a 8/89
	I-CFSV	-	3	Ricodificato dopo incidente I-CFSS
1038	I-CFSV	-	3	Notato da 1990
	I-CFSV	-	3	Precipitato vicino a Savona 6/8/91
	-	-	-	-
1034	C-FFYO	-	-	Consegnato ad Alghero 5/9/89
	I-CFSZ	-	-	Iscritto al RAI da 27/11/89
	I-CFSZ	-	4	Notato da 7/8/91
1034	-	-	-	Ex UD.13-6 Ejercito del Aire
	I-SISB	-	5	Acquistato nel giugno 1990
1038	-	-	-	Iscritto al RAI dal 20/8/90
	I-SISC	-	?	Ex UD.13-10 Ejercito del Aire
				Acquistato nel giugno 1990
				Iscritto al RAI dal 11/9/90.

seggo altre riprese alcuni giorni dopo le vicende armistiziali, nelle quali la Compagnia armata con tali macchine venne decimata. Sarebbe stato opportuno aggiungere in nota che l'articolo sul TL 37 (GMT 2/91) era naturalmente mio. (\*)

Circa i prototipi realizzati in Libia e aggregati al Reparto Formazione Camionette Principale costituito essenzialmente da camionette Sahariane mod. 42 (18, come si legge sulla tabella riportata nel mio articolo comparso su RID marzo 74, e non 9), essi erano raffazzonati e con targhe illeggibili anche sulle foto originali. A questo proposito, poiché l'impaginatore se lo dimenticò, voglio precisare che le tabelle erano annesse al Promemoria 8975 (18

maggio 1943) del Capo di Stato Maggiore Intendente dello S.M.R.E.

2) Non sono all'altezza di giudicare il lavoro dell'Arch. Lunetto. Posso solo dire che, delle foto, la prima (pag. 23) che mostra i prototipi della 36 P (era inutile scrivere militari: non ne esistevano di civili) era già apparsa nel 1974 sull'Observer's Army Vehicles Directory to 1940 e quelle a pag. 27 - al centro ed in basso - sembrano aver ricevuto una martellata (le ruote sono diventate ovali). A questo punto, visto che l'ultima l'avevo già pubblicata io nel lontano 1972 a pag. 76 di "Automezzi e Artiglierie del R.E.I." (ed. Albertelli), tanto valeva ricopiarla da là. La vista frontale di pag. 29

appare normale, ma la dida è sbagliata; (mea culpa, NdR), e lo si distingue per il faro elettrico centrale.

Il veicolo S.N. (senza numero perchè non lo si saprà mai) di pag. 28, conservato alla Cecchignola ha il cassone rifatto dal borghese che lo rubò o lo comprò come residuo e da cui il Museo lo acquistò nel 1961. Lo si vede dalle sponde laterali, ribaltabili. Nelle macchine militari sono fisse, per evitare che si abbassino durante la marcia ed i soldati si rompano braccia e gambe. Il piano di carico è più alto del dovuto e mancano parafranghi, portatarga ecc.

Mi chiedo infine, e non per amor di polemica, perchè in quei disegni schematici in scala 1/25 (non esiste in modellismo), non si fa uso del normografo o dei trasferibili, che mi consta siano stati inventati da lunga pezza. ☞

## NICOLA PIGNATO TARANTO

(\*) L'amico Mario Pleri, autore dell'articolo sulla Camionetta mod. 43, ci ha inviato un aggiornamento contenente quanto qui precisato dal Dr. Pignato, ma purtroppo questo è giunto quando il Not. 1/92 era già in stampa. (NdR)

### TABELLA TORNADO IN CARICO DESTINATI AL REPARTO VOLO AUTONOMO GOLFO PERSICO

MM	EX	GIOIA DEL COLLE 25/9/1990	IN ITALIA DOPO 25/9/1990	AL DHAFRA	RITORNO A G.DELCOLLE	IN ITALIA DOPO 3/91
7019	6-22 06/89 1 <sup>a</sup> RMV	Parte per Al Dhafra		02/91	15/3/1991	
7024	6-24 11/90		12/90 14/1/1991			
7034	6-41 04/89		14/1/1991			14/6/91 6-34 09/91 6-34
7035	36-30 08/90 1 <sup>a</sup> RMV	Riserva	10/90 14/1/1991			
7038	36-33 06/90					4/91 156 <sup>a</sup> Gr. 20/7/91 156 <sup>a</sup> Gr.
7050	6-44 07/90	Presente		14/1/1991		15/6/91 155 <sup>a</sup> Gr.
7053	6-53 08/90					14/6/91 09/91 154 <sup>a</sup> Gr.
7055	36-47 08/90 1 <sup>a</sup> RMV		10/90 1 <sup>a</sup> RMV			20/5/91 156 <sup>a</sup> Gr.
7061	36-36 07/90	Parte per Al Dhafra		14/1/1991	15/3/1991	06/08/91 155 <sup>a</sup> Gr. 10/10/91 155 <sup>a</sup> Gr.
7066	36-32 06/89		10/90 1 <sup>a</sup> RMV			14/6/91 08/7/91
7067	36-45 07/90	Parte per Al Dhafra		14/1/1991	15/3/1991	
7070	6-62 07/89	Riserva	10/90	14/1/1991		09/91 154 <sup>a</sup> Gr.
7071	6-63 09/89		10/90 1 <sup>a</sup> RMV	14/1/1991		09/91 154 <sup>a</sup> Gr.
7073	36-51 04/90	Parte per Al Dhafra		14/1/1991 02/91	15/3/1991	09/91 156 <sup>a</sup> Gr.
7074	74 07/90 6 <sup>a</sup> St.	Parte per Al Dhafra		14/1/1991 18/1/1991 *		22/8/91 156 <sup>a</sup> Gr.*
7075	75 09/90 6 <sup>a</sup> St.	Presente			15/3/1991	06/91 155 <sup>a</sup> Gr.
7076	76 03/90 36 <sup>a</sup> St.	Parte per Al Dhafra		14/1/1991	17/3/1991	04/91 156 <sup>a</sup> Gr. 05/91 156 <sup>a</sup> Gr.
7078	53-RMV1 10/90			14/1/1991		
7080	80 10/89 6 <sup>a</sup> St.		10/90 1 <sup>a</sup> RMV	14/1/1991 26/1/1991	15/3/1991	16/06/91 155 <sup>a</sup> Gr. 20/07/91 155 <sup>a</sup> Gr. 10/10/91 155 <sup>a</sup> Gr.
7081	RS-01 09/90			14/1/1991 26/1/1991 12/3/1991	15/3/1991 probabile	16/06/91 RS-01
7084	6-24 08/90		10/90 1 <sup>a</sup> RMV	14/1/1991		16/06/91 156 <sup>a</sup> Gr. 22/08/91 156 <sup>a</sup> Gr. 03/09/91 156 <sup>a</sup> Gr.
7086	36-40 08/90	Presente		01/91 circa		
7088	6-23 05/90	Parte per Al Dhafra			15/3/1991	21/10/91

Nota (\*): Risulta abbattuto sul Kuwait il 18/1/1991; segnalazione del 22/8/91 in Italia probabilmente errata.

Sensation · Sensation · Sensation

Jetzt ist es da!!!

## »FLUGZEUG Dokumentation II«

### FLUGZEUG Dokumentation

Von der Fliegerschule  
zum Einsatzverband

Ein Bildband der deutschen Luftwaffe  
1933 - 1945



- Von der Fliegerschule zur Einsatzverband
- Paul G. Stiodonk / Michael Meyer**
- 285 Seiten, mehr als 500 größtenteils unveröffentlichte Fotos von Flugzeugen und Geschwaderwappen der Luftwaffe 1933-1945
- Auflistung der Geschwadercodes.

EIN ECHTER KNÜLLER VON FLUGZEUG

Jetzt sofort bestellen

**FLUGZEUG Publikations GmbH,**  
Herbststr. 3, 7918 Illertissen

Preis  
**85,00 DM** + Porto